ПРОВІДНИКИ ЧИ «БЛАГОДІЙНИКИ»?

(Закінчення. Поч. на 1 стор.)

Зафіксовані випадки, коли провідники безпідставно (тобто без наявності документів, які дають право на пільговий проїзд), продавали пасажирам пільгові квитки. При оформленні приміських квитків через РРО "СПЕККА-00" провідниками пасажирських вагонів Колесовою І.Ю., Павловою О.О., Красномовець Т.П., Мухою І.С., Мартинюк Л.І., Дащук І.Р., Сорокою Р.Б., Бортник В.В., Годиною Л.О., Стригун Л.В., Сологуб С.М., Гринь В.В., Прописновою С.В., Борисовим О.О., Фещенко В.П., Носовим М.О., Стафійчук О.Б., Малієнко І.В. безпідставно продані пільгові проїзні документи пасажирам у період шкільних канікул з 29 червня по 27 серпня 2006 р. Загальна сума недобору склала 173,4 грн.

Виявлені випадки, коли в кількох оформлених безкоштовних приміських квитках зазначено той самий номер посвідчення, яке надає право на безкоштовний проїзд. Провідник Мельничук Т.В. виписала 22 безкоштовні квитки на посвідчення з одним номером. Виглядає так, що у приміському поїзді повинні були їхати 22 особи із посвідченнями, які мали однакові реєстраційні номери. Провідник Бручковська В.Р. виписала три такі квитки, а її колега Стригун Л.В. – чотири. Загальна сума недобору склала 55,1 грн. і дотепер порушниками не відшкодована.

А провідники Майкшак Н.М., Ганзелевська Н.Б. та Тимошенко Л.В. виявилися людьми дуже "широкої" душі - оформили пільгові тарифи взагалі без зазначення документа, який дає право на пільгову оплату. Запитаєте, як вони визначали, хто з пасажирів є пільговиком? Напевно, на око або душа підказала… Загальна сума недобору склала 24.51 грн. Ніяких заходів до цих провідників-«благодійників» керівництво депо не застосувало.

До недоліків минулорічних додалися цьогорічні. Оформлення безкоштовних пільгових квитків триває і в цьому році. Ревізори здійснили вибіркову перевірку документів за п'ять днів – із 26 по 30 січня 2007 року і виявили чимало цікавого. Оформлення кількох безкоштовних пільгових квитків на один номер продовжується. Провідники Поліщук О.Д, Житнова Р.А, Бручковська В.Р. оформили по два такі квитки, Стафійчук О.Б. – три, Андрощук Н.А і Тихончук Л.Г. - по сім квитків, Маруха В. – дванадцять, а провідник Павлова О.О. пішла на «рекорд» і виписала двадцять п'ять таких квитків.

Провідником Бечко І.Ю. втрачені 124 комплекти квитанцій форми ГУ-57, вартість яких складає 1473,12 грн, а відшкодовано із цієї суми лише 318,68 грн.

Ревізори зробили висновок про те, що порушення та недоліки, які виявлені комплексною ревізією, практично не усунуті.

І далі є порушення у вигляді недобору грошових сум за продані квитки. Працівниками РЦОП вокзалу Здолбунів за січень 2007 року виявлено 106 випадків недобору грошових сум провідниками пасажирських вагонів на загальну суму 202,1 грн. На думку ревізорів, старший квитковий касир Мирончук Н.В. не контролює належним чином провідників і це є однією з основних причин таких порушень. За виявлені порушення до провідників не застосовуються дисциплінарні стягнення, окрім відшкодування недоборів у касу. Тому, на думку ревізорів, умови, в яких працюють провідники, є цілком сприятливими для подальших порушень.

Розглянувши акт ревізії на нараді керівного складу та звернувши увагу на бездіяльність керівництва депо в усуненні виявлених порушень, начальник залізниці Михайло Мостовий дав вказівку начальникам служб кадрів та локомотивного господарства звільнити начальника депо Здолбунів із займаної посади і зробити відповідні організаційні та кадрові висновки щодо причетних посадових осіб у локомотивній службі.

Чіткий і конкретний стиль акта перевірки не передбачає роздумів та запитань, але вони виникають, якщо замислитися над його текстом…

Чому начальник депо не вжив заходів впливу до провідників, які своїми порушеннями фактично "викопали йому яму"? Навряд чи така поведінка керівника відокремленого підрозділу може бути пояснена словами «не знав», «не бачив», «забув» чи «не встиг»… Чому інші посадові особи депо виявилися такими неохочими у застосуванні до провідників-порушників дисциплінарних стягнень? Якщо одні не хочуть карати інших за порушення, то можна з упевненістю говорити про існування між ними змови на ґрунті спільного інтересу. Який спільний інтерес може бути у тих, хто збирає гроші за проїзд, і у тих, хто контролює їхню роботу? Ви не помилитеся, якщо скажете: гроші. От тільки які гроші? Ті, що здаються у касу підприємства, чи ті, які до каси не доходять?

Ігор ПАРАЩАК

Галузева угода як дзеркало сьогодення залізниці

Нещодавно у Києві підвели підсумки виконання галузевої угоди між Державною адміністрацією залізничного транспорту України та профспілками за 2002-2006 роки. Про це розповіли голова Ради профспілки залізничників та транспортних будівельників України Вадим Ткачов та Генеральний директор Укрзалізниці Володимир Козак.

Аналіз засвідчує, що не всі положення Галузевої угоди виконувалися у повному обсязі. Зокрема, багато недоліків стосуються соціального забезпечення ветеранів залізничного транспорту. За рішенням ради Укрзалізниці, від першого липня минулого року було припинено медичне страхування пенсіонерів-залізничників. Також колдоговорами залізниць передбачено виплачувати щомісячну адресну матеріальну допомогу пенсіонерам залежно від стажу роботи. Однак рішенням ради Укрзалізниці зазначену виплату призупинено.

Торік Укрзалізниця зобов'язалася розробити концепцію забезпечення залізничників житлом. Ще два роки тому рада профспілки підготувала пропозиції з цього питання і надіслала для розгляду в Укрзалізницю. Жодного рішення нема дотепер. А надання безвідсоткових позик залізничникам на придбання або будівництво житла обмежене через нестачу коштів. Загалом на залізницях такі позики отримали 114 працівників на загальну суму 5,7 млн грн. Порівняно з минулим роком, удвічі зменшилася сума коштів, затрачених на навчання дітей залізничників у галузевих навчальних закладах.

Через неналежну організацію праці залізничників масово залучають до роботи у вихідні дні та понаднормово. Склалася негативна практика приховування та неоплати понаднормових годин, викривлення статистичної звітності.

Із делегатів Львівської залізниці виступив помічник начальника станції Хриплин, голова молодіжної ради теркому Івано-Франківської дирекції залізничних перевезень Василь Іроденко, котрий звернув увагу на стан гуртожитків, що потребують кращого догляду. Він зазначив, що молоді працівники не можуть отримати позики на придбання житла, бо її дають лише тим, хто перебуває на квартирному обліку. Голова Рівненського територіального комітету профспілки Анатолій Протащук наголосив на випадках затримки заробітної плати залізничникам, питаннях медичного страхування та поганої якості спецодягу, що надходить через централізоване постачання.

Рада профспілки постановила звернути увагу керівництва Укрзалізниці та всіх залізниць на зобов'язання щодо медичного страхування пенсіонерів-залізничників та виплати ветеранам праці щомісячної адресної допомоги. Укрзалізниці було запропоновано розробити та подати до розгляду раді профспілки програму забезпечення залізничників житлом. Адміністрація залізничного транспорту також розгляне питання децентралізації придбання спецодягу, спецвзуття та інших засобів індивідуального захисту, включення до стажу роботи залізничників періоду навчання у вищому навчальному закладі тощо.

Як стало відомо, першого березня цього року рада Укрзалізниці ухвалила рішення відновити, починаючи з другого кварталу 2007 року, щомісячні відрахування у розмірі шести гривень на оплату медичного страхування непрацюючим пенсіонерам та утримання служб патронажних сестер за рахунок коштів залізниць і підприємств залізничного транспорту.

Мінус 27 приміських поїздів

Із 17 квітня Львівська залізниця відмінить ряд приміських поїздів. До таких радикальних дій магістраль змушена вдатися через нерентабельність та неналежне відшкодування органами місцевого самоврядування коштів за перевезення пільгових категорій пасажирів.

Подаємо перелік приміських поїздів, які із 17 квітня перестануть курсувати.

На вісім приміських потягів поменшає у Львівській дирекції пасажирських перевезень. Це поїзди №№6145/6146, 6147/6148 сполученням Нижанковичі-Самбір-Нижанковичі, які відправлялися з Нижанковичів о 9.54 та 12.26 годинах, а також поїзди № 6083/6084 сполученням Ходорів-Стрий-Ходорів, що відправляється о 12.33 год. та о 16.06 год., № 6061/6062 Ходорів-Жидачів-Ходорів. Час відправлення останнього – 3.35 год. та 4.31 год. Будуть відмінені два склади поїздів за №№962/963 та 964/965 сполученням Рава-Руська-Сокаль-Рава-Руська. Час їхнього відправлення із початкової станції відповідно 4.30, 8.38 та 13,27, 17.35 год. Поїзд № 6003/6004 Львів-Рава-Руська-Львів, що відправлявся у рейси о 13.25 та 12.20 год. Поїзд № 6115/6120 сполученням Львів-Судова Вишня-Львів також припинить своє курсування. Зі Львова він вирушав о 16.12 та 18.04 год. Також залізниця обмежить маршрут слідування до станції Мостиська-ІІ поїздами №№ 6109/6116 та 6117/6124.

У Тернопільській дирекції буде відмінено поїзди №№ 6262/6263/6264/6243 Тернопіль-Скалат-Збараж-Тернопіль. Вони відправляються з початкової станції о 6.02, 7.24 та 11.18 год, № 6206/6207 Тернопіль-Підволочиськ-Тернопіль (час відправлення з початкової станції - 13.24 та 14.54 год.), а також поїзд № 6231 сполученням Тернопіль-Красне (00.43 год.).

В Рівненській дирекції відмінять поїзди № 6357/6358 сполученням Здолбунів-Ковель-Здолбунів (18.51 та 9.48 год), № 6323/6324 Сарни-Антонівка-Сарни (5.51 та 9.26 год.), № 6334/6343 Здолбунів-Костопіль-Здолбунів (9.38 та 12.32 год.), а також поїзди №№ 6381/6332, 6397/6382 сполученням Здолбунів-Мізоч-Здолбунів.

У Івано-Франківській дирекції припинять своє курсування такі поїзди: № 5405/6410 сполученням Івано-Франківськ-Делятин-Івано-Франківськ, який відправлявся із початкової станції о 2.45 та 8.50 год, № 6492 Сторожинець-Чернівці (13.15 год.), поїзд № 5403 Чернівці-Вадул-Сірет (15.42 год.). Маршрут слідування поїзда № 6497/6498 сполученням Чернівці-Межиріччя-Чернівці (20.44 та 2.35 год.) буде обмежено до станції Вадул-Сірет. До станції Ходорів буде обмежено маршрут слідування № 6415 сполученням Івано-Франківськ-Рогатин (17.24 год.).

В Ужгородській дирекції пасажирських перевезень буде призупинено рух поїздів: № 6588/6589 Королево-Батєво-Королево (20.26 та 23.06 год.), № 6604/6605 Виноградово-Хмільник-Виноградово (8.20 та 9.40 год.), № № 6571/6572, 6595/6596 сполученням Королево-Дяково-Королево (відповідно 3.06, 3.50 та 21.00 год. і 21.50 год.), № 6586 Королево-Солотвино (22.50 год.).

Про відміну цих поїздів органи місцевого самоврядування буде попереджено.

Дмитро ПЕЛИХ

Апарат Головного ревізора інформує

Амплуа – робота в складних умовах

Робота відбудовного поїзда завжди здійснюється в складних, нестандартних умовах, тому технічні засоби повинні бути в справному стані і в постійній готовності до важкої роботи, а працівники відбудовних поїздів повинні володіти високим професійним рівнем знань і навичок. З цією метою раз у півріччя проводяться навчання на тренувальному полігоні станції Рясне-2, а на місці дислокації відбудовних засобів такі навчання проводяться щомісяця. На полігонних навчаннях відпрацьовують технологію піднімання і встановлення на рейки вагонів за допомогою вантажопідйомальних кранів, гідросилових установок ХЙОШ, гідравлічних домкратів, бульдозерів і тягачів. За допомогою пристроїв «Балансир», «Ролик» та кранового підйомника, встановленого на платформі тягача ГТУ, відпрацьовуються методи виводу з перегону вагонів зі зламаною віссю.

Згідно з планом роботи Апарату ревізора з безпеки руху поїздів і автотранспорту, в цьому році успішно пройшли такі навчання відбудовні поїзди Самбора, Тернополя, Здолбунова, Ковеля, Хриплина, Чернівців. Щоправда, працівники відбудовного поїзда Чернівці не зуміли змонтувати обладнання пристроїв «Балансир» та «Ролик» для виводу з перегону вагонів зі зламаною віссю. Тож напрошується висновок, що за місцем дислокації такі навчання проводилися неефективно, якщо працівникам бракує досвіду виконання таких робіт. А санітарно-технічний стан цього поїзда вимагає серйозного реагування з боку керівництва Івано-Франківської дирекції залізничних перевезень. А працівники відбудовного поїзда Ковель добре виконали цю роботу.

Нині у відбудовних поїздах залізниці склалася непроста ситуація з вагонами для перевезення кранових бригад. Термін експлуатації цих вагонів від 32 до 55 років. При проведенні діагностичного обстеження, потрібного для продовження терміну експлуатації, шість вагонів довелося вилучити з експлуатації. Потребує оновлення і територія навчально-випробувального полігону станції Рясне-2. Серед недоліків необхідно назвати недостатній колійний розвиток, потребує ремонту колія на місці випробування кранів, відсутнє місце для спуску з платформ бульдозерів. Нині триває робота над вирішенням цих проблем.

Мирон ДАЦКО,
заступник Головного ревізора з безпеки руху поїздів і автотранспорту