

Поїзд Львів-Перемишль: для людей чи контрабанди?

У моторвагонне депо Львів ми приїхали якраз у той момент, коли електропоїзд Львів-Перемишль готували до виходу в черговий рейс. Зовнішній вигляд електрички вселяє оптимізм – охайна, гарно пофарбована, та лише увійшли усередину – настрої кардинально змінилися. Оглянувши салони вагонів і тамбури, важко було повірити, що лише за десять днів капітально відремонтований красень електропоїзд перетворився на сіреньку "розлітайку".

– Окрема група "пасажирів" узялася шматувати електропоїзд практично з першого дня його пуску в експлуатацію, – розповідає начальник моторвагонного депо Львів Володимир Шушков. – Розкручують шурупи на стінках вікон (фото 2), відкручують плафони, зривають листівку з облицювання стін (фото 3), залазять у вентиляційні шахти дахового обладнання.

За словами Володимира Шушкова, складається враження, що свою роботу контрабандисти знають досконало. Вони діють швидко і злагоджено, маючи під руками необхідне обладнання – викрутки, шурупокрути, навіть фарбу, якою замальовують шурупи, щоб митники не помітили слідів втручання. Та польські митники із певних джерел, мабуть, отримують необхідну інформацію, крім того, вони вже добре знають усі можливі місця сховків цигарок та іншого нелегального "крану" і, не панькаючись із вагонним спорядженням, виламують його, витягуючи контрабандний товар. За десять днів експлуатації електропоїзда на цьому маршруті знищено приблизно 30 відсотків вагонно-



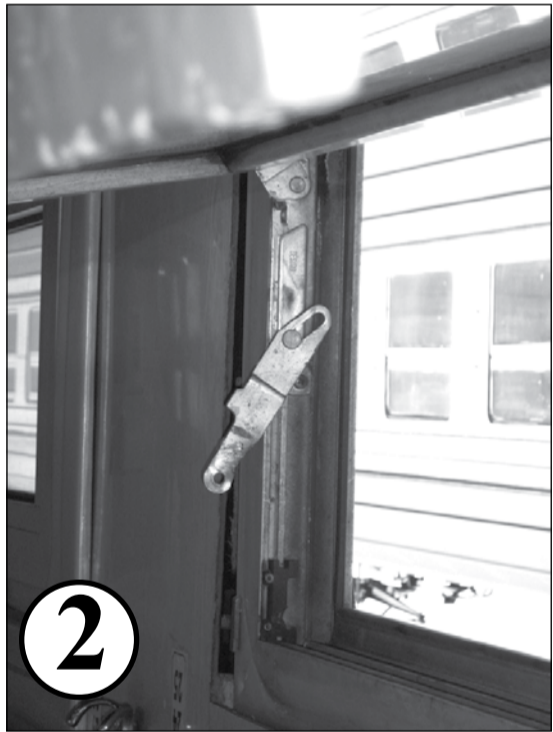
за такою схемою: поїзд прибуває у Перемишль, де його оглядають митники та прикордонники, а на зворотному шляху з Перемишля до Медики "кмітливий" хлопці витягують з потаємних закутків контрабандний товар і прямо з вікон жбурляють його у прилеглі куці. Там на пакунки вже чекають спільники, які підбирають їх і доставляють за призначенням. Трапляється, що міхи з блоками сигарет не влязяться у прочинену квартиру вагонного вікна, тому контрабандисти безпечно відривають мало не цілі віконні рами (фото 1), щоб виштовхати нелегальний кран назовні.

Були сподівання, що на заводі нищенню електропоїзда стануть провідники та супровід міліції, однак і вони не справилися. Присутність правоохоронців дивним чином не справила на контрабандистів особливого враження, а до провідників у них свої "методи", мовляв, "хочеш бути живим та здоровим – не сунь носа куди не слід!" Провідників можна зрозуміти і послівчувати, адже більшість із них – молодь, у багатьох є сім'я, діти, які з нетерпінням чекають батька чи маму з роботи, хай втомленими, проте здоровими. Зрештою, завдання залізничників полягає у забезпеченні комфортної та безпечної подорожі пасажирів, а пошуками контрабанди і заходами з недопущення її перевезення повинні займатися відповідні правоохоронні органи.

Загалом, проблема перевезення контрабанди у залізничному транспорті вимагає глибокого аналізу, системного підходу і спільних зусиль усіх причетних сторін. Вирішити її самотужки – залізниця не в змозі, а тому залишає за собою право впливати на ситуацію шляхом відміни електропоїзда Львів-Перемишль. За таких обставин, пасажирів, які своїми протиправними діями змусили залізницю піти на такий крок, можуть апелювати хіба що до власного сумління.

Андрій ВЕЗДЕНКО

На фото: так щоразу виглядає салон вагона електропоїзда Львів-Перемишль після повернення з рейсу



го обладнання. Після кожного заходу цього електропоїзда в депо доводиться щонайменше десятком працівників відволікати від основного виду діяльності і скеровувати в буквальному розумінні на латання дір у салонах вагонів, у туалетах і тамбурах. Машиніст електропоїзда Василь Панкуліч розповів, що якимось дорогою з Перемишля в одному з вагонів поїзда на підлогу попадали два плафони світильників. При цьому один з них упав прямиєнік біля митника, той від несподіванки аж за зброю схопився, не зрозумівши, що трапилось. Можливо, комусь ця ситуація здається комічною, та коли йдеться про безпечну і комфортну подорож пасажирів, то тут уже не до жартів. Зокрема, одним із улюблених сховків окремих "спритників" є електричні печі, які з початком опалювального сезону будуть працювати під напругою до 4 тисяч Вольт. Тож виникає пряма загроза для життя. Крім того контрабандисти вже зараз не гребують розкручуванням обладнання, яке працює під напругою. Навряд чи при цьому вони користуються відповідними ізолюючими матеріалами, а це цілком реально може спричинити пожежу в поїзді і становить серйозну небезпеку для здоров'я і життя усіх пасажирів.

Розповідають, що іноді "улов" митників складає 800-1 000 блоків (!) сигарет. При цьому, контрабандисти не надто бідкаються, адже у сховках, які не вдалося виявити, все ж залишається приблизно 50 відсотків товару – а це ще 800-1 000 блоків цигарок.

– Проблема не в окремих "човниках", які щодня гасують через кордон, намагаючись заробити якусь копійчину, – продовжує Володимир Шушков. – Крупні партії контрабанди у вагонах пакують добре організовані групи по 5-6 осіб віком по 21-26 років. А працюють вони приблизно

Чи платитиме залізниця податок за землю?

Усе залежатиме від наявності державних актів на землекористування

Зволікання місцевих рад майже всіх областей, які охоплює Львівська магістраль, із розглядом на сесіях питань щодо інвентаризації земель залізниці та отримання державних актів на постійне користування землею не дає змоги залізниці продовжувати сплату податку за землю. Про це інформує прес-центр Львівської магістралі.

Єдиною областю, яка фактично вирішила питання з інвентаризацією землі – є Закарпатська: тут на сьогодні отримано 100% державних актів. А от в інших областях ситуація дещо гірша: Волинська і Тернопільська – по 90%, Чернівецька та Івано-Франківська – по 80%, Рівненська – 70%. Найбільше проблем залишається Львівська область, де залізниці видано лише близько 30% актів на землю. Найбільше проблем виникає з Буським, Гордоцьким, Дрогобицьким, Мостиським, Жовківським, Кам'яно-Бузьким та Пустомитівським районами. А в Тернопільській та Івано-Франківській областях, де відсоток видачі актів порівняно високий, уперто затягують справу міські ради обласних центрів.

З огляду на це, Львівська залізниця звертається до місцевих рад із проханням не зволікати з видачею актів на землекористування і тим самим дати можливість залізниці, згідно із законом, здійснювати оплату податку за землю.

Понад два мільйони гривень – на здоров'я

У відремонтованому амбулаторно-поліклінічному стоматологічному відділенні клінічної лікарні Львівської залізниці триває монтаж обладнання однієї із провідних фірм світу "Siemens".

Коментуючи цей факт, начальник медичної служби Михайло Яворський зазначив, що закуплене найсучасніше обладнання для терапевтичної та хірургічної стоматології з імплантологією, в тому числі комп'ютерна та рентген-радіодіагностика, радіовізіограф, які будуть включені в загальну мережу відділення і дадуть можливість лікареві бачити знімок зубних рядів конкретного пацієнта, тобто на сучасному рівні діагностувати захворювання порожнини рота, слизової оболонки, зубів, призначити відповідне лікування, а також вирішувати питання протезування, оскільки закуплено найсучасніший лабораторний комплекс для виготовлення керамічних протезів без застосування металу, який, хоч і належить до інертних матеріалів, світова технологія говорить про те, що найінертнішим матеріалом є все-таки кераміка: на відміну від металу, вона не відбиває магнітні хвилі та не дає похибки при обстеженнях людини, зокрема на магнітно-резонансному томографі. Сучасне обладнання дасть можливість надавати послуги пацієнтам амбулаторно-поліклінічного стоматологічного відділення клінічної лікарні Львівської залізниці на рівні передових технологій світу.

З'явилась новинка і в офтальмологічному відділенні лікарні – на кошти залізниці придбано бінокулярний мікроскоп для проведення оперативних втручання на оці. А загалом нинішнього року було закуплено медичного обладнання на 2 млн 300 тис. грн.

І ця сума не буде остаточною, адже зараз триває ремонт інфарктного відділення клінічної лікарні Львівської залізниці, яке заплановано оснастити найсучаснішою технікою та технологією для надання допомоги інфарктним хворим. Відбулися тендери і буде закуплена найсучасніша техніка для надання допомоги інфарктним хворим – системи моніторингу і спостереження за хворими, апарати функціональної діагностики, які дадуть можливість діагностувати ту чи іншу стадію інфаркту та облаштувати відділення відповідно до сучасного європейського рівня.

За словами начальника медичної служби залізниці Михайла Яворського, до кінця року клінічна лікарня Львівської залізниці матиме в своєму розпорядженні реаніомобіль, який вирішить проблему доставки важкохворого з тієї чи іншої точки магістралі, адже керівництво залізниці прийняло рішення щодо його придбання.

Техніка для колії – у лізинг

На початку серпня парк машин Львівського центру механізації колійних робіт поповнила новенька ДКМ-1, яка виготовлена на Діпроспецмаші та є аналогом російської ВПРС 03, тобто виправляє стрілочні переводи і колію та сама контролює параметри виконаних робіт, оскільки обладнана комп'ютером та забезпечена відповідною програмою вимірювання та виправки колії системи "Навігатор". Нова машина ДКМ-1 уже встигла виправити 2 км колії на станціях Вигнанка та Заболотці, що в межах обслуговування Чортківської та Бродівської дистанцій колії, забезпечивши надійну експлуатаційну роботу та кінцевий результат. Зараз машина та її команда працюють на станції Калуш Івано-Франківської дирекції залізничних перевезень.

За словами начальника відділу механізації служби колії Володимира Тригуба, нова машина придбана на умовах фінансового лізингу відповідно до постанови Кабміну України про закупівлю техніки для залізниць України.

До кінця року львівські колійники ще отримають комп'ютерний вагон-дефектоскоп, укладальний кран та високопродуктивну машину ВПР-0932 GSM. Ці машини виготовляє за австрійською ліцензією Старокраматорський завод. Новими потужними свердильними верстатами поповниться господарство рейкозварювального поїзда №16, де буде устаткована третя лінія зварювання рейок машиною К-1000.

Згідно з планом капітальних інвестицій, у 2007 році передбачено 196 млн грн на придбання колійної техніки та обладнання на умовах фінансового лізингу.

Орися ТЕСЛЮК