



3 ЛОКОМОТИВА – У ТЮРМУ...

Про контрабанду серед машиністів говорити особливо сумно, але ця тема, на жаль, залишається актуальною. Якщо машиніст вдається до переховування у локомотиві контрабандних сигарет, то зрозуміло, що таке поняття, як професійна честь для нього вже – не більше, ніж пустий звук. Та й сам факт участі у контрабандній діяльності теж засвідчує, що чоловік більшу частину совісті розміняв на кримінальний "бізнес".

У ніч із 21 на 22 жовтня машиніста локомотивного депо Чоп Мирона Барча, який на електровозі ВЛ-11063 вів поїзд № 3625, затримали у Словаччині, на станції Матевці. Підставою для його затримання і подальшого утримання під вартою у тюрмі міста Кошіце стали 200 блоків сигарет, знайдені словацькими митниками у високовольтній камері електровоза. Зараз тридцятирічний Мирон Барч перебуває під слідством. Попереду у нього – суд і вирок.

Найгіршим у цій ситуації є те, що за законами європейських держав конфіскації підлягає не лише контрабанда, але і транспортний засіб, яким її переміщували через кордон. У трудовому колективі Львівської залізниці у попередні десятиліття народилося чимало добрих традицій та ідей. Дуже не хотілося б, щоб ми започаткували непримний прецедент, коли наш локомотив чи електровоз затримують і конфіскують за перевезення контрабанди.

Механіки з сокирами

У минулому номері газети була надрукована замітка під назвою "Колійні новації", де йшлося про те, що деякі начальники дистанцій колії для вирубки кущів та дерев у полосі відводу дають своїм працівникам не спеціально придбані для цього кущорізи та бензопили, а саморобні інструменти. Із цього приводу до редакції газети зателефонувала дружина одного із працівників Івано-Франківської дистанції сигналізації та зв'язку (ШЧ-5) і повідомила, що керівництво дистанції регулярно зобов'язує працівників виходити на роботу зі своїми сокирами та пилами для вирубування кущів і дерев на ділянці від Ясеня до Костилівки тощо.

Розмовляючи з цією жінкою, ми довідалися також, що впродовж тривалого часу працівники дистанції їздять до Стрия. Поблизу Стрия вони працюють землекопами – копають траншеї для прокладання кабелю. Щоб вчасно розпочати роботу вранці, виїжджають з дому ще вночі, працюють весь робочий день і повертаються додому переважно автобусом, проїзд у якому коштує 20 гривень, оскільки чекати потрібного поїзда треба до пізньої ночі. Відряджень на ці поїздки не випускують.

Ігор ПАРАЦАК

Акт підписала, від пояснення відмовилась

Безквиткових пасажирів виявили ревізори контрольно-ревізійної служби 20 жовтня у швидкісному поїзді (рейковому автобусі) № 172 сполученням Львів-Рівне.

"Провідник вагона Вікторія Зеленюк на станції Львів впустила у салон 13 безквиткових пасажирів при 100-відсотковій заселеності, – йдеться у акті перевірки, – Безквиткові пасажири у вагоні сиділи на власних речах. Один пасажир їхав від станції Львів до станції Рівне. З пасажира стягнуто штраф за безквитковий проїзд у розмірі 191 грн 20 коп і тариф проїзду – 12 грн 69 коп."

У зв'язку з відсутністю документів та грошей для сплати штрафу 12 пасажирів були висаджені на станції Броди після того, як оплатили вартість проїзду зі Львова до Бродів на загальну суму 160 грн.

Провідник Вікторія Зеленюк підписала акт перевірки, але надавати письмове пояснення відмовилась.

18 жовтня у електропоїзді № 6110 сполученням Шегині-Львів ревізори виявили 15 безквиткових пасажирів, які їхали від станції Шегині до станції Львів, а квитки придбали лише до станції Мостиська-II. Безквиткові пасажири відмовилися на вимогу провідника оплатити повну вартість квитка та від надати пояснення. Ревізори виписали їм тариф проїзду до станції Львів на загальну суму 71 грн.

Коментуючи ці факти на нараді керівного складу минулого понеділка, начальник залізниці Михайло Мостовий, сказав, що провідник, яка допустила грубі порушення, повинна бути звільнена, а маршрут електропоїзда Львів-Шегині буде скорочено до Мостиськи-II та відмінено його слідування до Шегинь.

Дмитро ПЕЛИХ

ЯК ЗАПОБІГТИ ПАПЕРОВІЙ "ЛАВИНІ"?



(Закінчення. Поч. на 1 стор.)
Заступник начальника адміністративної служби – начальник секретаріату Володимир КЛАК погодився

зі словами начальника залізниці. Щодо переписки залізниці із залізничними та іншими підприємствами, організаціями та громадянами, то спостерігається значне зростання обсягу кореспонденції. Для зручності візьмемо дані на 16 жовтня цього і минулого років. Якщо торік надійшло 1 615 листів, то цього року – 3 335. За перепискою з органами місцевого самоврядування та місцевими органами державної влади у 2007-му році надійшло 425 документів, у минулому – 273. Збільшилася переписка із правоохоронними органами. Тільки цього року надійшло 1 076 звернень, а минулого – 742. Щоправда, використовують у діловодстві факс, та все ж юридичної сили

факсові повідомлення не мають. Якщо у 2006 році таких повідомлень було 340, то цього року – 438.

Володимир Богданович вважає, що проблему збільшення паперового обігу документів можна розв'язати, якщо ширше використовувати телефонний зв'язок у випадках, коли створення документа не обов'язкове. Крім цього, внутрішній документообіг доцільно поступово переводити в електронну форму, застосовуючи, зокрема, електронну пошту "Lotus", яка сполучає між собою усі підрозділи Укрзалізниці.

Чому ж тоді "Lotus", запроваджений в Укрзалізниці ще в листопаді 1999 року, не набув необхідної популярності? З таким запитанням ми звернулися до фахівців відділу мереж передачі даних інформаційно-обчислювального центру залізниці.

Інженер-електронік Ярослав Білецький зауважив, що з встановити електронну пошту можна без проблем. Той, хто потребує електронної скриньки з персональною адресою, може отримати її за заявкою. Щодня Ярослав Білецький створює по декілька таких скриньок, які реєструються в адресній книзі Укрзалізниці. Загалом у Львівській залізниці зафіксовано понад півтори тисячі адресатів "Lotus Notes". Адже програмами, які пишуть програмісти ІОЦ, користуються кадровики, бухгалтери, відокремлені підрозділи тощо. Такий обіг документів спрощує роботу.

Заступник начальника цього відділу Віталій Булик сказав, що Укрзаліниця не має загальної програми документообігу, до якої входить реєстрація документів, розписування їх за адресою і т.д. Щоправда, Міністерство транспорту і зв'язку України сьогодні користується такою системою документообігу, написаною в форматі "Lotus". Та якщо таке завдання поставлять перед програмістами, вони створять відповідну програму, яку можна буде використовувати не лише у залізничній системі, але й за її межами.

– "Lotus" – це потужна система, яка виконує не лише функції електронної пошти, але й календаря, служби обміну миттєвими повідомленнями і навіть проведення веб-конференції тощо, – зауважив інженер-електронік відділу Ярослав Білецький. – Щоб документ, відправлений електронною поштою "Lotus", набув юридичної сили, необхідний підпис посадової особи. Такий цифровий підпис в Україні вже запроваджується. Фахівці ІОЦ нашої залізниці за потреби можуть його створити.

Оксана ПОДОЛЬСЬКА

Техніка чекає снігу



Саме таким був підсумок комісійного огляду снігоочисних та снігоприбиральних машин, який проходив з 15 по 17 жовтня на станціях Ужгород, Сквиливі, Івано-Франківськ та Рівне. Оглянувши снігоочисні та снігоприбиральні машини, які прибули на станції Сквиливі зі Львівської, Підзамчівської, Стрийської, Самбірської, Кам'яно-Бузької та Ходорівської дистанцій колії, перший заступник начальника залізниці Богдан Піх зробив висновок, що спеціалізована техніка повністю підготовлена до зими. Це, за його словами, – запорука чіткої роботи



залізниці, але треба подбати про безперебійне забезпечення паливно-мастильними матеріалами й запасними частинами, щоб запобігти простоям та поломкам снігоприбиральних та снігоочисних машин. Богдан Піх також зауважив, що залізничники традиційно дуже відповідально ставляться до підготовки спеціалізованої техніки.

Головний інженер служби колії Роман Черніцький, відповідальний за підготовку і проведення комісійного огляду снігоприбиральної техніки по залізниці, переконаний, що снігоприбиральні машини та снігоочисні готові до роботи взимку, бо керівники дистанцій колії, головні механіки та екіпажі снігоприбиральних машин виконали поставлене завдання.

Загалом на комісійні огляди було представлено 11 снігоприбиральних машин СМ-2 та 21 снігоочисний СПД. Їх робочий стан оцінювали поважні комісії, в складі яких були і заступники начальника залізниці – начальники дирекції залізничних перевезень, представники ревізорського апарату та служби колії.



Кращими визнано машини Хустської, Львівської, Самбірської, Ковельської та Коломийської дистанцій колії. А щодо техніки Мукачівської, Івано-Франківської, Сарненської дистанцій колії члени комісії зробили певні зауваження, які на сьогодні вже усунені.

Орися ТЕСЛЮК
На фото: під час огляду техніки на станції Сквиливі.
Фото Дмитра ПЕЛИХА