

## ЗВЕРНЕННЯ

учасників наради-зустрічі начальників залізничних станцій до працівників Львівської залізниці

**Шановні колеги!**

Основа трудових досягнень залізниці закладається на станціях. Щодня ми переконаємося, що є ще немало резервів для підвищення якості нашої роботи. Ми вчимося працювати в умовах жорсткої економічної конкуренції, шукаємо додаткові перевезення, шляхи ефективного використання основних засобів, рухомого складу, робимо все можливе для прискорення обігу вагонів, скорочення їх простоїв та забезпечення при цьому безпеки руху та охорони праці.

За 10 місяців поточного року обсяги навантаження, порівняно з аналогічним періодом минулого року, зросли на 7,5 %. Завдяки вдосконаленню організації перевізного процесу зменшилися простої вагонів. Їх обіг прискорився на 0,42 доби, продуктивність зросла на 10 %. Це дало можливість додатково вивільнити за добу в середньому 1689 вагонів.

В основі підвищення ефективності експлуатаційної роботи – впровадження нових технологій, автоматизація робочих місць працівників станцій, товарних контор, що дозволить досягти зниження експлуатаційних витрат, підвищити якість обслуговування користувачів транспортних послуг.

Керівництво залізниці організувало реконструкцію багатьох залізничних станцій, вокзалів, перевантажувальних пунктів, створення належних санітарно-побутових умов.

Ми, учасники наради-зустрічі, звертаємося до представників усіх професій залізниці з проханням підтримати самовідданою працею зусилля керівництва галузі, залізниці і профспілки, спрямовані на покращення організації перевізного процесу, створення належних умов для продуктивної праці.

Закликаємо у своїй роботі керуватись наступним:

- нетерпимістю до порушників трудової та технологічної дисципліни;
- вихованням у колективах поваги до результатів роботи кожного працівника;
- всюди відстоювати високе звання працівника Львівської залізниці;
- раціонально використовувати всі шляхи і засоби для досягнення трудового успіху.

Тільки спільною злагодженою працею ми разом досягнемо нашої мети.

**Прийнято на нараді-зустрічі начальників станцій Львівської залізниці.  
20 листопада 2007 року.**

## Чому залізниця “спілкується” з Рівненським БТІ через суд?

“Львівський залізничник” уже неодноразово розповідав про перешкоди, які доводиться долати залізниці в оформленні права власності на залізничне майно. Цього разу каменем спотикання став зупиночний пункт селища міського типу Квасилів на дільниці Рівне-Здолбунів. За інформацією прес-центру залізниці, у березні цього року працівники станції Здолбунів, на балансі якої знаходиться зупиночний пункт, підготували документи для оформлення права власності на нерухоме майно зупиночного пункту – пасажирську платформу і приміщення для квиткового касира, збудовані ще у 1948 році. Після розгляду пакету документів Рівненське БТІ відмовило в оформленні свідоцтва на право власності через відсутність акту про введення об’єктів у експлуатацію. Львівська залізниця вважає таку відмову формальною відпискою. Магістраль бере на себе всі витрати із забезпечення пасажирських перевезень і зазнає збитків від утримання зупиночного пункту (виручка

від продажу квитків у цьому пункті навіть не покриває зарплати касира та експлуатаційних витрат на утримання будівель і споруд), а місцеві органи виконавчої влади відмовляються зробити зустрічний крок і допомогти державному підприємству – Львівській залізниці – оформити право власності на державне майно.

Слід зауважити, що такі випадки на Рівненщині набули масового характеру. Саме з причини відмови Рівненського БТІ в оформленні права власності на майно залізниці у Рівненській дирекції залізничних перевезень підготовлено і подано в Господарські суди позови стосовно 20 об’єктів нерухомості. Щодо 12 об’єктів суди вже прийняли рішення на користь залізниці, на підставі яких Рівненське БТІ змусли оформити право власності. Проте, в цьому випадку до збитків залізниці додаються ще й витрати на ведення судового процесу – сплата держмита, оформлення додаткового пакету документів тощо.

## Поїзд Тересва-Сигет контрабанду не возитиме?

За інформацією прес-центру залізниці, нині розглядається можливість відновлення курсування приміського дизель-поїзда №6901/6902, №6906/6905 сполученням Тересва (Україна) – Сигет (Румунія). Нагадаємо, що до 19 жовтня він курсував тричі на тиждень у складі 4 вагонів (400 місць). Проте, залізничники змушені були скасувати цей маршрут. Населеність поїзда у різні дні не перевищувала 30-40 відсотків. Та основною причиною скасування маршруту стало те, що пасажирів використовували його для перевезення контрабандних товарів. Саме через це поїзд арештували румунські митники.

Незважаючи на те, що приміський поїзд сполученням Тересва – Сигет має велике значення для пасажирів, керівництво залізниці висловлює засторогу, що після відновлення його курсування контрабандисти знову візьмуться за “справу”, зробивши потяг заручником закордонних митників. Тому залізничники пропонують місцевим органам влади Закарпаття узяти відповідальність за можливі наслідки (нищення поїзда, його можливий арешт) на себе, компенсуючи збитки залізниці. Як один із можливих варіантів поновлення курсування поїзда за маршрутом Львів – Тересва керівництво Львівської залізниці розглядає можливість його передачі в оренду органам влади Закарпатської області.

## Мінус один вагон щороку

**Старіння пасажирського вагонного парку відбувається у кожному депо. Не виняток – і пасажирське вагонне депо Чернівці.**

Як розповів заступник начальника депо з експлуатації Віталій Грабовецький, нині, мабуть, найстаріші пасажирські вагони у депо Чернівці. Особливо гострою є проблема купейних вагонів. Незважаючи на планові ремонти, вони виходять з ладу, а нових нема. Щороку вилучається з експлуатації один вагон.

– Пасажири скаржаться на старі та понижені вагони, але самі ж їх нищать, – говорить Віталій Грабовецький. – З внутрішнього обладнання їм під руку найчастіше потрапляють дверні замки, механізми віконних рам, а також покриття підлоги та полиць. А відремонтувати, наприклад, замок від дверей купе досить складно, оскільки важко знайти запасні деталі.

Є проблеми і з радіозв’язком між начальником поїзда та кабіною машиністів. Особливо часто вони виникають за межами Укрзалізниці, бо українські вагони ведуть закордонні локомотиви, які забезпечені сучасними радіостанціями. Між старими та новими радіостанціями виникає технічна несумісність, вони часто виходять із ладу, і запчастин до них обмаль. Проте, у пасажирському вагонному депо Чернівці немає проблем із екіпуванням поїздів у рейс, оскільки воно на 100 відсотків забезпечене з’ємним інвентарем, тобто подушками, ковдрами, матрацами і білизною. У достатній кількості є вугілля, яке, до речі, кращої якості порівняно з минулим роком.



– Ми врахували побажання пасажирів і урізноманітнили асортимент продукції, яку можна придбати під час поїздки, – розповідає начальник резерву провідників пасажирського вагонного депо Чернівці Радіон Бужниця. – Зокрема, пасажири можуть замовити розчинну каву, маккаву та капучіно. Можемо запропонувати декілька видів чаю та мінеральної води. А до чаю – печиво, вафлі, чіпси.

Позитивним у пасажирському вагонному депо Чернівці є і те, що цієї зими провідники не викидуть шлак між колії, адже депо підписало договір із підприємством, яке щодня вивозитиме сміття. Для цього на території встановлено вісім контейнерів для сміття.

Зовнішній вигляд вагонів також значно покращився, у рейс вони йдуть чистими. В літній період на підприємстві працювало 18 мийниць вагонів. У кінці серпня у зв’язку із

закінченням договору їх було звільнено, але з дозволу начальника залізниці Михайла Мостового цих людей працевлаштували на постійне місце праці. До речі, раніше в депо працювало чотири особи, яким доводилося мити 158 вагонів.

– Є позитивні тенденції й щодо якості спецодягу, – зазначає Радіон Бужниця. – Хоча деякі підприємства намагаються реалізувати свою неякісну продукцію залізниці. Одна з таких фірм надіслала в пасажирське вагонне депо Чернівці партію костюмів нестандартного розміру для провідників. На одязі було зазначено 46 розмір, насправді ж то був 50-й та 52-й. Тож цю партію костюмів (17 пар) було повернуто виробникові, який змушений був її замінити.

**Дмитро ПЕЛИХ  
Фото автора**

**На фото:** провідник поїзда Чернівці-Київ готує вагон до рейсу

## Гіпертонія починається непомітно

Серцево-судинні захворювання, зокрема гіпертонічна хвороба та її ускладнення, займають перше місце серед причин працевтрат, інвалідностей та смертності осіб працездатного віку, в т.ч. і працівників ДТГО “Львівська залізниця”. За статистикою, лише 60 відсотків тих, у кого підвищений артеріальний тиск, знають про це. Виявлення хворих на артеріальну гіпертензію на початкових етапах є недостатнім. Для ранньої діагностики гіпертонічної хвороби, розробки заходів зниження працевтрат, інвалідностей та смертності працівників залізниці та на виконання державної “Програми профілактики і лікування артеріальної гіпертензії в Україні”, за вказівкою начальника залізниці Михайла Мостового, з 1 по 30 листопада на Львівській магістралі проходив місячник профілактичних оглядів працівників з метою раннього виявлення артеріальної гіпертензії, якими було охоплено 29 635 працівників. Підвищений артеріальний тиск вперше виявлено у 706 осіб, що становить 2,4 % від кількості оглянутих. Потенційні гіпертоніки пройдуть поглиблене обстеження, а після встановлення остаточного діагнозу їх візьмуть на диспансерний облік та рекомендуватимуть лікувальну-профілактичні заходи.

За кінцевими результатами місячника медична служба розробить “Програму профілактики артеріальної гіпертензії серед працівників ДТГО “Львівська залізниця”.

**Орися ТЕСЛУК**

## Інвалідам потрібна допомога, а не співчуття

**3 ініціативи керівництва залізниці та дорпрофсожу на магістралі проведено акцію, присвячену Міжнародному дню інвалідів. З цієї нагоди працівники відділів кадрів залізничних підрозділів та профкомів навідалися до інвалідів, розпитали про їхнє життя та насущні потреби, вручили матеріальну допомогу та продуктові пакети.**

“На жаль, через обмежені кошти цього року до Міжнародного дня інваліда матеріальну допомогу в розмірі 100 гривень отримали лише ті залізничники, чиє здоров’я свого часу підірвали виробничі травми. Таких людей на всіх вузлах нині є 297, – зазначив начальник соціального відділу служби кадрів навчальних закладів та соціальних питань залізниці Віктор Гудима. – Крім того, одинокі й немічні інваліди, які нині, мабуть, найбільше потребують допомоги, отримали продуктові пакети”.

Загалом на обліку залізниці перебуває 4 251 інвалід, у тому числі, інваліди Великої Вітчизняної війни, 1-ї, 2-ї, 3-ї груп, а також інваліди локальних війн. Інваліди Великої Вітчизняної війни щороку отримують матеріальну допомогу до Дня перемоги. Цього року до Дня залізничника 830 святкових продуктових пакетів, придбаних за кошти дорпрофсожу, отримали ветерани залізничного транспорту, зокрема одинокі та немічні інваліди.

**Оксана ПОДОЛЬСЬКА**

## Сумна статистика виробничого травматизму

**Закінчення. Поч. на 1 стор.**

У Львівській дирекції залізничних перевезень сталося 4 випадки, у Тернопільській – 2 і по одному в Рівненській, Івано-Франківській дирекціях, у службі комерційної роботи та маркетингу і в управлінні залізничі.

Аналіз матеріалів розслідування випадків виробничого травматизму свідчить, що сталися вони через недотримання потерпілими вимог інструкцій з охорони праці, порушення технологічного процесу, незадовільний технічний стан транспортних засобів, невиконання

посадових обов’язків, порушення трудової та виробничої дисципліни, травмування внаслідок протиправних дій інших осіб, порушення правил дорожнього руху сторонніми водіями тощо.

За випадками травматизму проведено наради, де розглянуто причини їхнього виникнення і ухвалено рішення щодо запобігання у майбутньому. До дисциплінарної відповідальності притягнуто 42 особи. У тому числі, оголошено 37 доган і 5 осіб звільнено з посад.

**Ігор ПАРФЕНЮК**