

(Закінчення. Поч. на 1 стор.)

У квитанції форми МД-4 необхідно вказати: станцію відправлення та станцію призначення "Експрес-передачі"; прізвище відправника; прізвище одержувача; кількість пакунків цифрою та прописом; сплачену суму прописом та цифрою; число, місяць, рік прийняття до перевезення "Експрес-передачі"; підпис провідника, який прийняв та оформив "Експрес-передачу"; підпис відправника. Після чого провідник зобов'язаний видати відправнику квитанцію, а другий примірник, корінець квитанції залишити собі, як підтвердження виконаної послуги. Юридичні та фізичні особи, які здійснюють оплату послуги за безготівковим рахунком проводять авансову оплату послуги на рахунок підрозділу формування поїзда (вокзалу). Остаточний розрахунок за фактично надані послуги "Експрес-передачі" відбувається шляхом оформлення акта звірки, щомісячно до п'ятого числа наступного місяця, після чого відправник сплачує заборгованість та необхідну суму авансу на наступний місяць.

До речі, в окремих випадках для юридичних осіб на договірних засадах відправлення можуть прийматися та видаватися в пунктах формування та обороту поїзда за накладними, якщо це не суперечить технологічному процесу роботи поїзної бригади. Приймаються такі передачі тільки начальником поїзда або спеціально призначеним для цього працівником поїзної бригади разом із накладною. У накладній зазначається: станція відправлення; станція призначення; число, місяць, рік прийняття до перевезення "Експрес-передачі"; прізвище відправника; прізвище одержувача; маса відправлення; підпис відправника, підпис одержувача. Після здійснення перевезення один примірник накладної залишається у провідника. Для того, щоб прийняти передачу, яку відправник доручає залізничі перевести за призначенням та вручити одержувачу, вона повинна бути відповідно запечатана. Після прийняття передачі відповідальність за збереження та її цільність пакування несе провідник (приймоздавач), який прийняв відправлення. Хотілося б звернути увагу на те, що прийом послуги "Експрес-передача" закінчується за 5 хвилин до відправки поїзда зі станції. Про це слід пам'ятати усім потенційним клієнтам, щоб потім не було марних нарікань.

Також відправник на "Експрес-передачі" повинен вказати реквізити одержувача та пред'явити свій паспорт. Перед прийомом передача підлягає візуальному огляду начальником поїзда або провідником, багажним приймоздавачем

щодо можливого вмісту заборонених до перевезення предметів та матеріалів.

Забороняється перевозити предмети, які за своїм характером або упаковкою можуть становити небезпеку для пасажирів, працівників залізничі, призвести до забруднення чи псування іншого багажу "Експрес-передачі". Також забороняється перевозити вогнепальну зброю всіх видів та боєприпаси до неї, холодну зброю всіх видів, вибухові та легкозаймисті речовини, наркотичні засоби, психотропні речовини, їх аналоги, які включені Комітетом з контролю за наркотиками при Міністерстві охорони здоров'я до переліку наркотичних засобів, психотропних речовин та їх аналогів, що підлягають спеціальному контролю відповідно до законодавства України, токсичні та радіоактивні речовини, ртуть, кислоти, мінеральні добрива та інші отруйні, їдкі речовини, отруйні рослини. Забороняється перевозити тварин, продукти, що швидко псуються (сир, м'ясо, риба, птиця, яйця, молоко, субпродукти, вироби з м'яса, риби, птиці, молока, яєць, овочів та фруктів з терміном реалізації до 72 годин, продукти з терміном реалізації до 10 діб і які потребують спеціальних умов зберігання), носії інформації, перевірка яких при прийнятті неможлива (дискети, аудіо-, відеокасети, компакт-дискети тощо), іноземну валюту, національну валюту України, цінні папери (акції, облігації тощо).

Видаються "Експрес-передачі" одержувачу безпосередньо провідником вагона (приймоздавачем) за пред'явленням паспорта, посвідчення водія або іншого документа з фотокарткою та мокрою печаткою, що посвідчує особу, вказану в реквізитах "Експрес-передачі" та в накладній, під розпис у журналі обліку, який знаходиться в штабному або багажному вагоні. Якщо ж одержувач не встиг отримати передачу після прибуття поїзда на вокзал, то передача зберігається у підрозділі формування поїзда в спеціально визначеній для цього коморі. Відправник може одержати її впродовж 30 діб з дня відправлення, пред'явивши посвідчення та перший примірник квитанції. Протягом однієї доби, не враховуючи дня прибуття поїзда, "Експрес-передачі" зберігаються безкоштовно. Якщо після закінчення терміну зберігання "Експрес-передачі" відправник (одержувач) не забере передачі, то згідно із законодавством України вона підлягає реалізації.

Більш докладну інформацію про надання послуги "Експрес-передачі" та тарифи можна отримати у штабному або багажному вагонах пасажирського поїзда.

Тернистий шлях в енергоринок



Перед залізничниками України стоїть завдання виходу на енергоринок для закупівлі електроенергії без посередників. Відомо, що на шляху до його реалізації не обходиться без перешкод. Про стан справ з вирішення цього питання на Львівській залізничі розповідає заступник начальника підрозділу "Енергозбут" Ігор МІТНІЧУК.

— Що дасть нашій залізничі перехід на самостійне плавання в енергоринок?

— Для прикладу хочу навести одну цифру — з січня по листопад 2008 р. економія із закупівлі електричної енергії від незалежних поставальників становила 3,214 млн грн. За нашими дуже приблизними розрахунками залізничі отримає щомісяця до одного мільйона гривень економії. Це немало, якщо врахувати, що сьогодні ми платимо за спожиту електроенергію приблизно 40 млн грн на місяць.

— Як ми просуваємося до самостійної участі в енергоринок?

— Всі поставальники електроенергії, а їх на території залізничі дев'ять, окрім Львівського та Рівненського, підписали відповідні погоджувальні документи. Щодо Львівського існує низка технічних проблем, передусім, це облік на межі балансової належності. Вирішення вимагає великих коштів для встановлення сучасних мікропроцесорних приладів обліку. Замовлення на них зроблене, та в сучасних економічних умовах невідомо, у які суми воно обійдеться залізничі.

Відповідно обладнання, що мало прийти до кінця 2008 року, переноситься на кінець першого чи другого кварталів 2009 року. Лічильники обліку — це централізована поставка, що залежить від головного управління Укрзалізничі. Отже, основна проблема, що стоїть перед енергетиками — облік на межі балансової належності.

Сьогодні ми купляємо у ВАТ "Львівобленерго" електроенергію

**Спілкувався
Олександр ГЕРШУНЕНКО**

У новий рік зі станції Сихів

Станція Сихів, що розпочала свій відлік ще з початку минулого сторіччя, знаходиться в межах Львова. Через неї щоденно курсують пасажирські потяги і дизель-поїзди та основні прибутки станція має від вантажно-розвантажувальних робіт. Тому до кожного клієнта, який користується послугами цієї залізничної станції, тут особливе ставлення. Поки що нарікань на те, що бракує роботи, у працівників станції нема. Тож начальник станції Володимир Ткач сподівається, що не забракне роботи і у 2009-му році.

Щоденно через станцію Сихів проходить чотири пари дизель-поїздів у напрямку Ходорова, Підвисокого, Жидачева, Тернополя (через Ходорів), а також пасажирські потяги Львів-Чернівці, Львів-Рахів, Чернівці-Ковель із зупинками у Сихіві. Та доходи станції залежать від стану співпраці з постійними клієнтами. Віднедавна Володимир Ткач опікується і станцією Давидів, яка за 6 кілометрів від Сихова, — у 2000 році відбулося об'єднання двох станцій. Серед постійних клієнтів станції Сихів — ТзОВ "Львівський бетон", який для виготовлення своєї продукції — залізобетонних виробів, отримує щебінь і пісок. ВАТ "Іскра" отримує кислоту, соду, доломіт, пісок, а вже готову продукцію (лампи-колби) відправляє не лише у регіони України, але й у країни СНД. Співпрацює станція Сихів і з ВАТ "Львівторресурси", яке відправляє склобій. Для приватного підприємства "Торговий дім" Львівські пропозиції на станції вивантажують з різних підприємств України та країн СНД керамічну плитку, а для "Комерційного центру "Бізнес-фінанси" — бензин і дизпаливо.

Нині на станції працюють старший товарний касир і чотири товарні касири, які суміщають роботу прийомоздавачів.

— Із грудня 2007 року на нашій станції роботу товарних касирів комп'ютеризовано, — говорить старший товарний касир Ольга Аннюк. — Відтепер облік вагонів та інша інформація вводиться в комп'ютер і в будь-який момент її можна переглянути. Та все ж колись робота прийомоздавача не була такою клопітною, як зараз, — все було значно простіше. Ми оформляли по 15-20 вагонів за зміну. Зараз до оформлення документів на відправлення вагона значно більше вимог. Тоді не було кордонів, вагони відправлялися без попередньої оплати. Тепер роботи достатньо — необхідно оформити митні декларації, якщо вагони курсують територією держав СНД, небезпечні вантажі потрібно застрахувати тощо. Та завдяки автоматизованому робочому місцю (АРМ) робота значно спрощується. Чимало уваги та часу треба приділити кожному клієнтові, адже потрібно написати натурний лист, звірити документи, повідомити клієнту про відправлення його вантажу тощо.



Результати роботи станції Сихів з січня по 25 грудня 2008 року порівняно з аналогічним періодом 2007-го вселяють оптимізм: навантаження становить 125 вагонів проти 119, вивантаження — 2 072 проти 1 534. На станції сподіваються, що попри цілу низку вихідних, і у січні буде достатньо роботи.

Не бракує роботи і в обслуговуванні пасажирів. "У далекому сполученні станція щомісяця реалізовує квитків на суму 2,5-3 тис. грн, а в приміському — 930 грн, — розповідає квитковий касир Оксана Юрків. — Працює у нас і добова каса, в якій можна придбати квитки за добу до відправлення". Із 40-річного залізничного стажу ось уже 25 літ Володимир Ткач очолює станцію, тож добре знає специфіку її роботи. А найголовнішим вважає нормальну, робочу атмосферу в колективі. Володимир Степанович задоволений серйозним і відповідальним підходом до виконання своїх посадових обов'язків кожного працівника. Їх на станції Сихів нині 13, із них двоє чоловіків, а решта — жінки. До речі, у новорічну ніч уже не вперше трудову вахту на станції випало нести двом Стефаніям — товарному касиру Стефанії Покорі та черговій по станції Стефанії Олешко. За 27 років праці Стефанія Покора нерідко сама, розуміючи молодих, погоджувалася підмінити своїх колег у новорічну ніч.

...От і минув 2008 рік, який загалом був непоганим для станції Сихів. Яким буде новий 2009-й — покаже час. Будуть клієнти — будуть і прибутки.

Оксана ПОДОЛЬСЬКА

На фото: начальник станції Сихів Володимир Ткач та старший товарний касир Ольга Аннюк

Фото автора

Залізничі потрібні мийники-прибиральники та слюсарі-електрики

Як повідомили нам у службі кадрів залізничі, частина працівників відокремлених підрозділів Львівського вузла, які вивільнюються внаслідок падіння обсягів перевезень, можуть перейти на посади мийників-прибиральників та слюсарів-електриків. Станом на сьогодні потрібні 23 мийники-прибиральники рухомого складу ІІ розряду та 10 слюсарів-електриків з ремонту електроустаткування ІV розряду, що мають допуск до роботи в електроустановках із напругою вище від 1000 В. Робота у Львові, позмінна, у шестиденному робочому тижні із погодинною оплатою праці.

Відбудовні поїзди потребують фахівців

За інформацією служби кадрів залізничі, відбудовні поїзди залізничі оголошують вакансії: ВП Львів — машиніста-інструктора та 3 такелажників; ВП Стрий — газоелектрозварника; ВП Самбір — газоелектрозварника, машиніста тягача, такелажника, електромонтера; ВП Мукачів — слюсаря-електрика; ВП Здолбунів — такелажника, машиніста бульдозера; ВП Тернопіль — газоелектрозварника, тракториста тягача; ВП Чернівці — водія автомобіля, стропальника, 2 помічника машиніста крана.

Крім того, у зв'язку з виходом працівників на пенсію, у січні 2009 відбудовні поїзди потребуватимуть: ВП Львів — машиніста крана, машиніста бульдозера; ВП Стрий — газоелектрозварника, провідника службового технічного вагона; ВП Самбір — електрозварника; ВП Мукачів — 2 такелажників; ВП Тернопіль — помічника машиніста крана; ВП Чернівці — провідника службового технічного вагона; ВП Ковель — такелажника; ВП Королево — машиніста крана.