



**(Закінчення. Поч. на 1 стор.)**  
**– Чи змінилася ситуація, коли ревізори збирали тариф за проїзд із пасажирів одночасно з провідниками?** – продовжуємо розмову з начальником контрольно-ревізійної служби залізниці Богданом СЛІВІНСЬКИМ (на фото).

– Коли виявляють, що провідники не встигають перевірити проїзні документи і одержати від пасажирів оплату за проїзд, ми теж почали продавати проїзні документи паралельно із провідниками. Це було зроблено для встановлення максимальної суми грошей (тарифу за проїзд та штрафів), яку можна одержати за проїзд у поїздах приміського сполучення. У результаті такої спільної роботи сума середньої виручки під час роботи комісії, порівняно із середньою сумою виручки провідників без участі комісії, зросла на залізниці втричі. Це чітко засвідчує, що відсутність контролерів-ревізорів призведе до зменшення виручки від приміських перевезень на 50 відсотків. І це не враховуючи втрат від недостатньої кількості провідників в поїздах. А їх нестача та відсутність контролю за посадкою пасажирів на станціях відправлення призводить до того, що на найближчих станціях пасажирів виходять, не дочекавшись перевірки проїзних документів.

**– Можете назвати приклади?**

– Звичайно. 23 листопада у поїзді № 6204 сполученням Тернопіль-Волочиск два провідники не встигли перевірити проїзні документи і одержати з пасажирів гроші за проїзд у чотирьох вагонах із восьми. Тобто наявність квитків у пасажирів, які їхали до станцій Гаї Великі, Дичків, Бірки, провідники не перевірили. У трьох вагонах провідники не встигли перевірити квитки у пасажирів, які їхали до станцій Дачна та Романівна.

28 листопада у поїзді № 6355 сполученням Здолбунів-Ковель двоє провідників протягом 50 хвилин після відправлення поїзда, тобто до станції Оржів, опрацювали лише по два вагони з голови та хвоста поїзда, а з трьох середніх вагонів тільки на станції Оржів вийшло 52 пасажирів з неперевіреними проїзними документами.

## У Славському зимовий сезон скоротився

Зима на станції Славсько – гаряча пора. На цей час тут припадає пік пасажироперевезень, який починається з появою першого снігу. Сюди їдуть любителі гірськолижного спорту зі Львова, Києва, Харкова, Одеси та інших куточків України. Найбільше туристів у січні, під час студентських канікул. Якщо минулого року сніг у Славському випав у середині грудня, то нинішнього – у середині січня. До того ж, часто бувають дощі. На Новий рік сюди прибуло багато туристів, але у наступні дні, через дощ, вони масово виїхали. Зараз у Славському снігу не бракує, працюють підйомники на схилах гір. За прогнозами синоптиків, на відміну від попередніх років, коли сніг у горах лежав до квітня, зараз він зійде швидше. За добу на вокзалі станції Славсько продають квитків, у середньому, на 7-8 тисяч гривень. Хоча буває, що цей показник перевищує і 10 тисяч. Влітку прибуток каси вокзалу, у середньому, становить близько 3 тисяч гривень.

Ігор ПАРФЕНЮК

# ЇІІІ АОӨАÆ Ñİ Î Í ÓÊÀ<sup>a</sup> ÄÏ ÄÍ ÄË²ÇÓ ÒÀ ÂÈÑÍ Î ÂÊ²Â...

А у поїзді № 6418 сполученням Ходорів-Івано-Франківськ у чотирьох вагонах при населеності 150 відсотків один провідник встигає перевірити лише півтора вагона. Сума виручки при цьому становить 111,34 гривні.

У поїзді № 6545 сполученням Ужгород-Мукачево, який складається із шести вагонів, при населеності 40 відсотків, один провідник на відрізку Ужгород-Чоп не встигає перевірити проїзні документи у пасажирів двох вагонів. Сума виручки становить 114,96 гривні.

**– А чи є на Львівській залізниці електрички з малою населеністю пасажирів та незначною виручкою?**

– Є такі поїзди. Наприклад, 30 листопада у поїзді № 959 сполученням Хирів-Старжава, при населеності 5 відсотків, працювали два провідники. При цьому вони не продали жодного квитка. Склад поїзда – два вагони.

У поїзді № 6497 сполученням Чернівці-Межиріччя, який складається із трьох класних вагонів, 29 листопада один вагон був заселений на 5 відсотків, інший – на 10. Від станції Глибока Буковинська до станції Межиріччя в поїзді їхало лише четверо пасажирів. Виручка провідника склала 7 гривень 80 копійок. На зворотньому шляху у двох вагонах середня населеність становила 18 відсотків. Виручка провідників склала 30 гривень 32 копійки. Аналогічна ситуація у поїзді № 6408 сполученням Надвірна-Івано-Франківськ. Під час перевірки, 30 листопада населеність поїзда становила лише 5 відсотків. У чотирьох вагонах двоє провідників продали вісім квитків на загальну суму 11,92 гривні. В той же час у поїзді № 5651 сполученням Коломия-Івано-Франківськ населеність поїзда у складі чотирьох вагонів становила 150 відсотків при одному провідникові. Зрозуміло, що така кількість пасажирів на одного провідника це – завдання, яке неможливо виконати. Перевіркою встановлена нульова населеність у поїзді № 6601/6602 сполученням Хмільник-Виноградів. Під час двох перевірок – 24 і 30 листопада у цьому поїзді не було жодного квитка.

**– Чи бачите Ви резерви збільшення грошових надходжень від приміських перевезень?**

– Про наявність резервів у зростанні виручки свідчить значна різниця в її розмірах в окремих депо. Якщо середньоденна виручка провідника локомотивного депо Здолбунів у жовтні 2006 року складала 110 гривень, або 3 416 гривень на місяць, то в ло-

комотивному депо Чоп (ТЧ-10) – 39 гривень, або 1 214 гривень на місяць. Про наявність резервів росту виручки свідчить і те, що за рівних умов виручка одного провідника в локомотивному депо Здолбунів протягом вересня-листопада складала від 3 331 до 3 998 гривень, а інший провідник цього ж депо здавав від 4 125 гривень до 6 036 гривень на місяць. Це у півтора рази більше за решту провідників. Отже, є ресурси для збільшення і є підстави для аналізу та висновків.

**– Але ж багато пасажирів відмовляються платити за проїзд. Як з ними діяти?**

– На жаль, нині це непоодинокі випадки. Проведення суцільного хронометражу це черговий раз довело. У багатьох поїздах, особливо у вечірній час неодноразово траплялися випадки хуліганських вчинків з боку пасажирів. Вони відмовлялися оплачувати штрафи і тарифи за проїзд, дехто, перебуваючи в нетверезому стані, перешкоджав роботі провідників та членів комісії, порушували громадський порядок, інші торгували продуктами харчування і промисловими товарами. На зауваження відповідали хамством або не реагували взагалі.

Якщо у поїзді не було міліцейського супроводу, то члени комісії, провідники та ревізори не могли вжити відповідних заходів до пасажирів-порушників та пасажирів-продавців. Тому постійний супровід працівниками міліції необхідний хоча б на таких проблематичних напрямках, як мостиський, рава-руський, самбірський, тернопільський та ходорівський.

**– Які заходи будуть вжиті за підсумками хронометражу?**

– Прийняття остаточних рішень – компетенція керівництва залізниці. Але враховуючи реорганізацію системи контролю в поїздах приміського сполучення, а також те, що виручка одного контролера-ревізора складає 1 800 грн, а одного провідника – 1 700 грн, контрольно-ревізійна служба пропонує: збільшити штат провідників приміського сполучення, розраховавши потребу на підставі даних про пасажиропотоки, населеність поїздів на відповідних маршрутах і відповідні дні тижня; скоротити кількість контролерів-ревізорів не менше, ніж на 50 відсотків, а вивільнений штат передати підрозділам локомотивного господарства для укомплектування штату провідників у поїздах примісь-

кого сполучення. А також встановити завдання з виручки провідникам у приміському сполученні – не менше ніж 3 500 гривень на місяць на одну особу, зазначивши це у відповідних розділах контрактів.

Крім того, пропонуємо вжити заходів щодо відміни поїздів або зменшення кількості вагонів на маршрутах із малою населеністю поїздів, збільшивши їхню кількість на тих маршрутах, де населеність поїздів складає 100 відсотків і більше. А на станціях відправлення поїздів Львів, Тернопіль, Рівне, Здолбунів, Ковель, Івано-Франківськ, Коломия, Чернівці, Ужгород, Чоп, Батєво, Королево організувати постійну роботу посадкових груп з метою попередження безквиткового проїзду до найближчих станцій.

Також пропонуємо узгодити з Лінійними управлінням на Львівській залізниці УМВСУ на транспорті порядок супроводу працівниками міліції приміських поїздів та кількість працівників міліції на кожному приміському маршруті.

Розмовляв Дмитро ПЕЛИХ  
 Фото Ігоря ПАРАЩАКА

## Начальник служби локомотивного господарства Ігор ВОЙЦІХОВСЬКИЙ:



– Дійсно, проведення хронометражу показало, що у багатьох поїздах приміського сполучення населеність становить менше десяти відсотків, отже вони є нерентабельними. Але пропозиція контрольно-ревізійної служби зменшити кількість вагонів на певних маршрутах і збільшити кількість вагонів у поїздах, де населеність становить

100 відсотків і більше, неприйнятна. Адже електропоїзд – це один суцільний рухомий склад і не варто його розкомплектовувати.

Тому ми скерували листа заступнику начальника залізниці – начальнику служби перевезень Олександрові Левицькому із пропозицією відмінити у новому (літньому) графіку руху деякі приміські поїзди. Зокрема, поїзд № 6061/6062 Ходорів-Жидачів-Ходорів, № 6019/6022 Самбір-Сянки-Самбір, № 6115/6120 Львів-Судова-Вишня-Львів, № 6331/6332 Підволочиськ-Тернопіль-Підволочиськ, № 6262/6263 Тернопіль-Скалат-Тернопіль, № 6381/6382 Здолбунів-Мізоч-Здолбунів. А також поїзди № 6301/6304 Ковель-Ізов-Ковель, № 6322/6317 Ковель-Рафалівка-Ковель, № 6396/6364 Ковель-Луцьк-Ковель, № 6409/6410 Івано-Франківськ-Делятин-Івано-Франківськ, № 6571/6572 та № 6595/6596 сполученням Королево-Дяково-Королево.

Втім, цим пропозиції відміни приміських поїздів не обмежено, адже другого лютого відбулася оперативна нарада під головуванням заступника начальника залізниці з рухомого складу і матеріально-технічного постачання Івана Груника, на якій було визначено близько 30 пар поїздів із малою населеністю. Деякі з них плануються зняти з графіка руху, деякі – обмежити. Про всі зміни буде повідомлено місцеві органи влади.

Щодо пропозиції встановити завдання з виручки в сумі не менше ніж 3 500 гривень за місяць, то цього не було зроблено. Із середини січня провідникам було встановлено іншу суму збору коштів. Для її встановлення ми взяли заробітну плату провідника з усіма надбавками і помножили на коефіцієнт два. Бо в кінцевому варіанті провідник повинен збирати не меншу суму, ніж його заробітна плата. Після місяця роботи, ми встановимо план здачі коштів на одного провідника.

Звичайно, від приміських перевезень може надходити значно більше коштів, ніж зараз. Для цього потрібно, щоб провідники добросовісно працювали, адже перевіркою було з'ясовано, що ряд провідників недостатньо кваліфіковано виконують свої обов'язки. За порушення фінансової дисципліни багатьох із них ми вже звільнили з роботи. Також потрібно, щоб правоохоронці супроводжували приміські поїзди. Практика показує, що пасажирів платять за проїзд краще і бережно ставляться до вагонного обладнання тоді, коли у поїзді є міліціонери. Окрім того, потрібно збільшити штат провідників. Двоє провідників не встигають обслуговувати пасажирів у поїзді складом вісім вагонів. Потрібно зробити так, щоб на два вагони був один провідник. Над цим ми зараз працюємо.

## Або п'ять кілометрів пішки, або годину чекати...

*Із листом-скаргою до редакції звернулася Катерина Федорівна Суран, яка усе життя пропрацювала на залізниці. Вона, як і багато пасажирів та залізничників, незадоволена тим, що вечірній рейс приміського поїзда № 6506 сполученням Мукачево-Лавочне, було відмінено 24 листопада минулого року. "Болить мене душа за наших залізничників, бо я знаю, як вони важко працюють, – пише Катерина Федорівна. – Мало того, що колійники працюють під снігом, дощем, вітром, то ще й забрали їм транспорт. Маю на увазі те, що відмінили вечірній електричку Мукачево-Лавочне, якою колійники поверталися додому. А компенсувати транспортні незручності неможливо. Так звані "Нафтуса" та "Дністерка" не зупиняються на малих станціях. Щоб сісти у ці поїзди після важкого трудового дня, люди змушені по чотири-п'ять кілометрів йти до станцій, де зупиняються ці поїзди. Тож для чого такі випробування залізничникам, які і без того важко працюють?" – запитує наша читачка.*

Із цього приводу ми зателефонували в Ужгородську дирекцію залізничних перевезень. Інженер пасажирського сектору Ужгородської дирекції Михайло Циганин розповів, що рейс електрички Мукачево-Лавочне відмінили через технічні причини, а саме через брак вагонів. "Нині нам бракує рухомого складу і ми неспроможні далі обслуговувати усі маршрути, – говорить пан Михайло. – Хоча, мушу визнати, що населеність цього поїзда була прийнятною – 20-30 відсотків. Але відновити маршрут ми не можемо".

Михайло Циганин запевнив, що нині проблеми колійників вирішені. На станціях Сасівка, Гукуливи та Занька, через кілька днів після зняття вечірнього рейсу електрички Мукачево-Лавочне, спеціально для працівників ПЧ-14 було дозволено зупинку поїзда № 808 сполученням Мукачево-Львів. Щоправда, цей поїзд із Мукачевого відправляється о 17 годині 17 хвилин, що на годину пізніше, ніж колишній рейс електропоїзда Мукачево-Лавочне.

Дмитро ПЕЛИХ