

# Приготуйте квитки для контролю

**(Закінчення. Поч на 1 стор.)**

– Зараз буде цікаво, – звертається до мене стрілець. – Адже придуть поїзди зі Стрия та Мостиськ і ми перевіримо квитки на виході з перонів. Хто не матиме квитка, буде змушений його придбати, бо інакше за турнікет не випустимо. Пропускатимемо без квитків тільки пенсіонерів.

Тільки-но прибав поїзд, багато людей відразу ж пішли до каси купувати квитки. Кілька юнаків намагалися перескочити через огорожу, або пройти через турнікет по черзі, передаючи квиток. Та все марно. Літня жіночка зробила для

себе висновок, що краще брати квиток в поїзді, аби не стояти в черзі. А студентка була обурена, бо заплатила гривню провідниці, яка не видала їй квитка і навіть не попередила, що без квитка та не зможе вийти. А її подруга, яка, схоже, потрапила у таку ж ситуацію, доволі доречно зауважила: «Скупий платить двічі».

Заступник начальника вокзалу станції Львів з приміських перевезень Андрій Шавула, який особисто контролював, як касири реалізують проїзні документи, розповів, що на виході з перонів касири щодня облічують пасажирів із дев'яти приміських поїздів, проте на примісь-

кому вокзалі суттєвого збільшення коштів від реалізації квитків практично не відбулося, – значає Андрій Шавула. – Чому? Мабуть, через те, що тут постійно і доволі сумлінно працюють стрільці воєнізованої охорони. А от на головному вокзалі, де зараз організовано спецгрупу, яка перевіряє наявність квитків у пасажирів біля входів у тунелі, сума від реалізації квитків на приміські поїзди зросла на 34 відсотки. Я впевнений, якщо такі заходи будуть проводитися періодично – кількість пасажирів, які намагатимуться проїхати безкоштовно, щоразу зменшуватиметься.

**Дмитро ПЕЛИХ**

## Тринадцятого березня на Львівській залізниці розпочався місячник збільшення доходів від приміських перевезень. Про його перші результати нам розповів заступник начальника залізниці з рухомого складу і матеріально-технічного постачання Іван ГРУНИК:



ревернення є дотаційними. З місцевих бюджетів залізниці мають відшкодувати кошти за перевезення пасажирів пільгових категорій, а обсяги цього відшкодування нині є вкрай незадовільними. Загалом з семи областей, які охоплює Львівська залізниця, сума відшкодування складає трохи більше 28 відсотків від загальної. Тому цей місячник скерований і на визначення нерентабельних поїздів. Ми вже повідомили облдержадміністрації, що будемо відмінити окремі приміські поїзди.

**– Які заходи проводяться, аби не допустити безкоштовному проїзду?**

– Створені посадкові групи, які працюють на усіх дирекціях залізниці. Ці групи складаються з представників транспортної міліції, воєнізованої охорони, ревізорського апарату та працівників залізниці. Здебільшого, вони працюють у поїздах і перевіряють наявність квитків у пасажирів. А щоб люди знали, що залізниця проводить таку акцію, постійно інформуємо громадян через засоби масової інформації, а на вокзалах та в поїздах – через гучномовці та радіозв'язок.

**– Чи можемо вже говорити про перші результати проведення таких заходів?**

– Результат очевидний. Лише за шість днів проведення місячника дохід від реалізації квитків зріс на 20 відсотків. Причому, збільшилися доходи практично по усіх дирекціях. Щоправда, наразі у цьому плані «кульгає» Івано-Франківська дирек-

ція. Погано працює й локомотивне депо Коломия.

Аби переконатися, як працюють ці групи, начальник Львівської залізниці Михайло Мостовий особисто кілька разів виїжджав на Львівський приміський вокзал. Під час одного такого виїзду ми побачили, як пасажири проходять через турнікет без квитків. Це свідчить, що працівники воєнізованої охорони не надто якісно виконують свої посадові обов'язки. Звичайно, було прийнято ряд оперативних рішень. Але найцікавіше те, що ми самі вчимо пасажирів, щоб вони не купували квитків у касах, пропускаючи їх через турнікети без квитків за п'ять хвилин до відправлення поїзда. Тоді як практика свідчить, що пасажир встигає придбати квиток навіть за три хвилини до відправлення. Тому я наголошую, що особи, які не мають квитка, так само, як і залізничники, які не мають форми на право проїзду, для залізниці не є пасажирами і ми не зобов'язані надавати їм послуги.

**– Турнікет, це, звичайно, добра справа. Їх встановлення свого часу значно підвищило доходи від приміських перевезень. Але ж досить багато пасажирів і надалі хитрують, купуючи квитки першої зони. Як цьому запобігти?**

– Звичайно, для нас це ще одне проблемне питання, але ми його можемо вирішити технічними засобами, встановивши турнікети на інших станціях. Щоправда, на це знадобляться немалі кошти.

Також проблему слід вирішувати ревізорським складом, який має перевіряти квитки, і якщо пасажир їде далі, ніж вказано в квитку, стягувати з нього тариф плюс штраф. Принаймні так диктує закон. Та й пасажири мають усвідомити, що платити за проїзд потрібно, бо, врешті-решт, залізниця сплачує величезні податки, які йдуть на їхні зарплати, пенсії та стипендії.

Також ми зараз порушуємо питання, щоб створити на залізниці громадські формування з числа працівників залізниці, яким би видавалися відповідні посвідчення представника охорони громадського порядку. Думаю, ця обставина могла б більше вплинути на пасажирів і вони платитимуть за проїзд.

**– Але місячник – це тимчасове явище. На Вашу думку, які ще потрібно вжити заходи для підвищення ефективності приміських пасажирських перевезень?**

– Одним з таких заходів є створення головного управління приміських пасажирських перевезень. З цього приводу вже є відповідний наказ Генерального директора Укрзалізниці.

Також потрібно, щоб такі місячники увійшли в систему. А ще потрібно внести деякі поправки до українського законодавства, щоб ми зуміли притягнути до відповідальності безквиткового пасажирів. Зі свого боку залізниця має гарантувати якість перевезень і забезпечити безпеку пасажирів.

**Дмитро ПЕЛИХ**

## Як подяка за нашу працю...

### Шановний Михайле Васильовичу!

*Висловлюємо щирі подяки за те, що Ви не кинули напризволяще, нас, одиноких немічних пенсіонерів-ветеранів залізниці, підтримали служби милосердя, які за Вашою вказівкою працюють за трудовими угодами на всіх вузлах залізниці. На Львівському вузлі до складу служби входять шість осіб. Їхня праця, їхня увага та підтримка мають для нас надзвичайно велике значення. Бо хто, як не вони у будь-який час йдуть до нас, щоб допомогти самотнім, немічним, важкохворим пенсіонерам – принести продукти харчування, прибрати у квартирі, закупити ліки, викликати лікаря, оформити субсидії. Вони наша надія, опора і підтримка. Самотність та старість нікого ще не робили щасливим.*

*На щастя, ми маємо надію на те, що про нас пам'ятають, що до нас придуть і допоможуть. Хотілося б, щоб праця сестер милосердя була належно оцінена. Їхня заробітна плата на рівні 400 грн на місяць надзвичайно низька. Кожна з них обслуговує по 12-15 осіб за різним місцем проживання, з різними характеристиками та вимогами. Треба мати велику силу волі та добре серце, щоб усіх адекватно сприймати, нікого не образити, ні в чому не відмовити і щоб кожний підопічний залишився задоволений. Хотілось би відзначити і сказати добре слово подяки сестрам милосердя Ганні Рудницькій, Валентині Висоцькій, Катерині Шатковській, Ірині Лесик, які працюють вже тривалий час. Особливо подяки і шану заслуговує їхній керівник Марія Фота, яка започаткувала службу милосердя в 1970 році при Комітеті Червоного Хреста залізниці. Всі ці люди віддані своїй справі.*

*Шановний Михайле Васильовичу, з Вашою допомогою магістраль підтримала подальше функціонування медико-соціальної служби, такої необхідної для нас – одиноких, важкохворих пенсіонерів. Ми сприймаємо це, як подяку за нашу працю на залізниці.*

**Євгенія АНДРІЄНКО, Нонна ГРЕБЕННИК, Йосип МІСЄЧКО, Єлизавета МЕДВЕДЄВА, Дарія МІШУРИНСЬКА, Ангеліна ГОЛУБ'ЮК та інші (всього 11 підписів)**

## Разом з касами "виселили" пасажирів

**(Закінчення. Поч на 1 стор.)**

Заступник начальника вокзалу Ужгород Борис Багу розповів нам, що залізниця двадцять років тому взяла це приміщення недобудованим і за власний кошт привела його в порядок. Постійно проводила ремонтні роботи і вносила комунальні платежі. А міська влада, яка двадцять років тому сама віддала це приміщення для кас попереднього продажу квитків, тепер так несправедливо чинить у стосунку до залізниці, а передусім до громадян міста.

За словами начальника вокзалу Ужгород Ігоря Іваночка, каси попереднього продажу для залізниці та мешканців міста були дуже доречними, адже залізниця за короткий час реалізувала вдвічі більше квитків, а люди практично не стояли в чергах. Така ситуація зберігалася навіть під час літнього відпочинкового сезону.

«У нас навіть були постійні клієнти, які у касах на вулиці Льва Толстого купували квитки, – розповідає Ігор Іваночко. – Серед них багато спортивних команд, дитячих гуртів та інші. Тепер вони нарікають на те, що каси закрито. Але ми з цим нічого

не можемо вдіяти. Це «двядцять» міської влади за те, що залізниця, скажімо, побудувала для Ужгорода чудовий залізничний вокзал, який став візитною картою столиці Закарпаття».

Сьогодні в Ужгороді залізниця виділила інше приміщення для облаштування кас попереднього продажу квитків, яке знаходиться на проспекті Свободи, 63. Однак воно перебуває в незадовільному стані

і потребує серйозної реконструкції, за яку, до слова, вже взялися будівельники. Та перш, ніж послуга попереднього продажу квитків знову стане доступною для пасажирів у центральній частині Ужгорода, буде згаяно чимало часу і витрачено немалі кошти. Крім того, хто тепер може гарантувати, що й це приміщення влада не забере після того, як залізниця його відремонтує?

**Дмитро ПЕЛИХ**

### Заступник начальника пасажирської служби залізниці Богдан ЯВОРСЬКИЙ:

*– Нині пасажиропотік на залізничному транспорті постійно зростає. І залізниця робитиме все для якісного обслуговування пасажирів. У цьому процесі місцева влада повинна сприяти залізниці, щоб у громадян не було жодних проблем із придбанням квитків. А не чинити так, що ми втрачаємо приміщення, у яких розміщуються каси попереднього продажу квитків. Потрібно робити все для того, аби черги біля кас були якнайменшими, а не навмисне загострювати проблему. Я сподіваюся, що місцева влада реально оцінить ситуацію і передасть залізниці в безоплатну оренду приміщення, у яких розміщуються каси попереднього продажу квитків. Але якщо нас не почують, то вже найближчим часом черги біля кас подовшають удвічі. Що не надто сподобається пасажирам.*

## «Розлучення» по-львівськи

**Станції Львів та Клепарів повернули собі статус-кво. На початку дев'яностих років відбулося значне скорочення вантажних перевезень. Через цю обставину керівництво залізниці тоді ухвалило рішення об'єднати ці дві станції, які знаходяться близько одна від одної. З переходом під єдине керівництво скоротився апарат управління, відповідно до обсягів перевезень був доведений штат працюючих. Це дало певну економію. З того часу, як єдине ціле, станції пропрацювали до кінця 2006 року.**

З кінця 2005 року і протягом минулого вантажопотік почав зростати. Приміром, широким потоком пішли експортні руда, метали тощо. Тому виникла потреба керувати перевізним процесом на кожній станції окремо. Тим більше, що характер перевезень і напрямки слідування вантажів на них різний. На станції Львів, переважно, формують склади з порожняка і відправляють їх постачальнику на Схід, а 80 відсотків вантажів, що проходить через станцію Клепарів, слідує на Захід. Відтак, наприкінці минулого року адміністрація магістралі поставила завдання – роз'єднати їх. З початку нинішнього – у цьому напрямку розпочалася робота. Для кожної станції складений окремий штатний розклад. Станцію Львів і надалі ке-

рує Андрій Паук, а станцію Клепарів очолив колишній його заступник Володимир Загалюк. Крім того, було проведено інвентаризацію майна і його поділ, складено розподільний баланс, внесені технологічні зміни в роботу двох станцій.

З першого лютого цього року колись єдина станція почала працювати в режимі двох окремих. Про ефективність роз'єднання поки що говорити рано, однак є усі підстави стверджувати, що тепер керівництво станцій зможе більше уваги приділяти роботі своїх підрозділів, що повинно позначитися на її якості.

**Михайло ОНИСЬКІВ, начальник відділу роботи станцій служби перевезень залізниці**