

Начальник служби приміських пасажирських перевезень залізниці Василь ДОВГАНЮК:

# “Приміські перевезення можуть бути прибутковими”

ЦЕ ЗАСВІДЧУЄ ДОСВІД РОБОТИ РОСІЙСЬКИХ ЗАЛІЗНИЦЬ

Нещодавно у штаті залізниці створено нову службу – приміських пасажирських перевезень. Її виникнення обумовлене реформуванням залізничного транспорту України. Згідно з урядовою концепцією, створене Головне управління приміських пасажирських перевезень в Укрзалізницю та відповідні служби на усіх шести магістралях. Про роботу новоствореної служби розмовляємо з її начальником Василем ДОВГАНЮКОМ.



– Василю Михайловичу, чим зараз займається ваша служба і що плануєте робити у першу чергу?

– Її створено з метою покращення ефективності приміських пасажирських перевезень, які зараз збиткові. Ми будемо називатися НРП – служба регіональних та приміських перевезень. Зараз ми підбираємо штат працівників, розробляємо для них посадові інструкції і братимемося до роботи. Плануємо розробити положення про службу, оформити це все наказом.

У першу чергу, займемося переглядом тарифів, оскільки на нашій залізниці існують різні тарифи в областях. А наша мета – зробити тарифи по зонах однаковими. Якщо, скажімо, раніше зона ділилася від 1 до 10 кілометрів, то тепер перша зона буде 1-5 км, а друга – 6-10. Великою проблемою на лінійних станціях є рентабельність квиткових кас. Згідно з правилами перевезень, ми маємо право відкривати касу, якщо на лінійній станції за добу продається не менше 50 квитків. Але зараз касири часто не можуть продати квитків, щоб, принаймні, заробити собі на зарплату. Аналіз показує, що навіть на тих станціях, де є каси, люди прямують до поїздів, минаючи каси, і їдуть «зайцями».

– Ви повернулися з відрядження до Росії, де ознайомилися з їхнім досвідом реформування залізничного транспорту. Які враження?

– Так, недавно я повернувся з Ростова-на-Дону, де ознайомився з досвідом наших російських колег. Вони у реформуванні приміських пасажирських перевезень набагато нас випередили. Там нововведення впроваджують вже 5 років і у їхньому досвіді є багато корисного для нас. Серед іншого, велику роль на російських приміських вокзалах відіграють турнікети, які встановлені майже всюди. Там особи без квитків не можуть потрапити на перон. А на нашій залізниці подібні турнікети стоять лише на Львівському приміському вокзалі. До речі, після їхнього встановлення, надходження коштів тут зросло майже удвічі.

Нерідко у нас бувають випадки, коли пасажир у приміських поїздах завдають тілесних ушкоджень провідникам, контролерам, касирам, які продають квитки. Тут також показовим є досвід Російських залізниць, де у кожній електричці встановлено відеонагляд та є супровід міліції, що дуже важливо при недостатньому рівні свідомості деяких пасажирів. Електропоїзди там складаються з 5-6 вагонів, а у нас – з 8-10. У кожному російському приміському вагоні є провідник з касовим апаратом, який оформляє проїзний квиток під час посадки пасажирів.

Запис відеонагляду зберігається сім днів. Протягом цього часу, при необхідності, його можна переглянути і переконатися, як поведилася та чи інша людина у вагоні. Видно на записі і роботу провідників – це також важливий фактор, який впливає на їхню поведінку. До речі, на Російських залізницях дуже високий процент премії у провідників. Чим більшу виручку вони приносять, тим більший процент премії. Тому провідники там зараз майже не зловживають службовим становищем і зацікавлені у збільшенні виручки.

Одним з важливих досягнень реформування Російських залізниць є те, що вони стали прибутковими. Цьому сприяло і те, що у них тепер усі пенсіонери платять за проїзд. Для цього вони спеціально отримують від держави кошти. Хто користується послугами залізниці – платить за це, якщо не користується – гроші залишаються у нього. Крім того, пільговики там діляться лише на дві категорії – федеральні і регіональні. Федеральні – це герої Радянського Союзу, Соціалістичної Праці, а регіональні – це інваліди першої, другої груп, праці та інші. Решта усі платять за проїзд.

Державні адміністрації повністю відшкодовують усі збитки залізничного транспорту від перевезення пільговиків. У калькуляцію входять і витрати на ремонт та обслуговування. Тому виходять нормальні прибутки від приміських перевезень. А в Укрзалізницю, нагадаю, пільговиків 21 категорії.

– У передостанньому номері «ЛЗ» був опублікований лист пасажира поїзда №829 сполученням Львів-Ужгород. У якому йшлося про те, що вона, придбавши квиток у касі, не змогла сісти на своє місце, тому що там вже сидів пасажир, який придбав квиток у провідника вагону. А прохання цієї пасажирки забезпечити їй інше місце, провідниця зігнувала. Як ви оцінюєте цю ситуацію?

– Стосовно цієї публікації двох думок бути не може. Провідниця у цьому випадку вчинила неправильно, вона повинна була сказати пасажирку, який придбав квиток у неї: «Я беру вас у вагон, якщо будуть місця. Але якщо прийде пасажир, який заздалегідь взяв квиток на вокзалі, пріоритет належатиме йому». До речі, начальник залізниці Михайло Мостовий нещодавно дав завдання зробити так, щоб, як і у Росії, у всі наші поїзди підвищеної комфортності провідники пропускали пасажирів лише через одні двері. У вагони допускати будуть лише пасажирки з квитками, придбаними у касах вокзалів.

– Зрозуміло, що приміські пасажирські перевезення у нас ще не скоро стануть рентабельними. Але ж є поїзди, так би мовити «суперрентабельні», заселеність яких просто символічна. Що їх очікує?

– На сьогоднішній день розглядається питання відміни багатьох електро- і дизель-поїздів, заселеність яких складає 10-20 відсотків. І зараз вже є звернення начальника Львівської залізниці Михайла Мостового до голови Рівненської облдержадміністрації Віктора Матчука, у якому говориться, що населеність деяких поїздів приміського сполучення, як, наприклад, Здолбунів-Ковель-Львів, Сарни-Антонівка-Сарни взагалі складає 1,5-10 процентів. І з введенням нового графіка руху поїздів 2007-2008 року перед залізницею постало питання про зняття їх з обігу.

– І останнє. Почалися літні перевезення. Чи вплинуло якимось введенням літнього графіка на роботу вашої служби?

– Суттєвих змін у приміських пасажирських перевезеннях не передбачається. Зменшується пасажиропотік студентів, натомість, зростає кількість дачників.

Записав Ігор ПАРФЕНЮК  
Фото автора

# Львів та Брест “звірили годинники”

У травні цього року делегація вокзалу станції Львів прийняла запрошення профспілкового комітету і адміністрації Брестського вокзалу відвідати славне білоруське місто. Зазначимо, що літопис дружніх і ділових стосунків між трудовими колективами Львівського і Брестського вокзалів налічує уже понад 40 років. Традиція своєрідного виробничого змагання і обміну досвідом між колективами вокзалів не загубилася в мереживі історичних подій, що супроводжувалися докорінними змінами у житті сусідніх країн. Навпаки, схоже, що ці обставини лише загартували її, додали нових форм і змісту.



Цього разу у програмі візиту львівської делегації до Бреста, яку очолює голова профкому вокзалу станції Львів Олександр Саєнко, було підведено підсумки та порівняння результатів роботи за 2006-й та перший квартал 2007-го року.

– До складу нашої делегації увійшло 12 фахівців, – розповідає голова профспілкового комітету Львівського вокзалу Олександр Саєнко. – На жаль, через низку важливих виробничих питань до Бреста не зміг поїхати начальник Львівського вокзалу. Приємні спогади дотепер навіть чудовий прийом, який влаштували нам наші білоруські колеги. Сімнадцятого травня о 12-й годині під звуки урочистого маршу на пероні Брестського вокзалу зупинився поїзд Чернівці-Брест. При виході з вагона хлібом-сіллю нас вітали працівники вокзалу, одягнені у національні строї, чудовий пісенний подарунок зробив нам місцевий творчий колектив.

Після урочистої зустрічі на львівську делегацію чекала цікава розважально-пізнавальна програма: відвідини Брестської фортеці, екскурсія містом. За словами Олександра Саєнка, львів'яни, які вперше відвідали Брест, – звернули увагу на ідеальну чистоту на вулицях міста. Цікавинкою культурної програми стала поїздка у перлину білоруської флори і фауни – Біловезьку пущу. Саме тут львівська делегація відвідала резиденцію діда Мороза – одну з чотирьох у всьому світі. Дідусь – улюбленець усіх діток та дорослих – особисто зустрів залізничників.

Офіційну зустріч, що відбулася у депутатській залі, привітанням учасників круглого столу відкрив начальник Брестського вокзалу Олексій Кокотов. А далі настала черга спіл-

куватися мовою цифр та фактів. У цьому плані працівникам Львівського вокзалу було про що розповісти. Наведемо деякі цифри, що стосуються роботи вокзалу у першому кварталі цього року. Прибуток, отриманий впродовж звітного періоду, склав 933 тис. гривень, рентабельність роботи в ПДВ склала 39,4 відсотка. Доходи за надання платних послуг склали 3,7 млн гривень. Кількість пасажирів, відправлених у прямому і місцевому сполученні, склала 509,6 тис. осіб. Серед основних досягнень Львівського вокзалу у першому кварталі цього року – економія витрат за всіма видами діяльності, що стала результатом запровадження у підприємстві енергозберігаючих технологій і введення жорсткого режиму економії, матеріальних і паливних ресурсів. Крім того, на Львівському вокзалі здійснюється чимало поточних і капітальних ремонтів виробничих приміщень для покращення санітарно-гігієнічних умов праці персоналу, що, у свою чергу, також сприяє підвищенню культури обслуговування пасажирів.

Незважаючи на те, що у Брестського вокзалу виробничі показники виявилися дещо скромнішими, а капітальний ремонт його приміщень – справа найближчого майбутнього, залізничники Львова та Бреста зійшлися на думці, що на цьому етапі виробничого суперництва перемогла дружба. Нічийний результат у трудовому суперництві вокзалів-побратимів збережеться щонайменше до вересня цього року – коли делегація Брестського вокзалу відвідає Львів.

Андрій ВЕЗДЕНКО  
Фото Ірини РІНИЛО

## • На магістралях світу

### “Металісти” з колишнього СРСР “скоротили” німецьку залізницю

Суд німецького міста Марбург виніс вирок трьом громадянам Німеччини – вихідцям з колишніх республік СРСР, котрі викрали чотири кілометри рейок, маючи на меті продати їх, як металобрухт. Як з'ясувало слідство, троє чоловіків у віці від 25 до 29 років під виглядом співробітників національного оператора залізниць Deutsche Bahn, «озброївшись» па-

яльними лампами, почали розбирати занедбану ділянку колії між містами Нідервальгерн і Лора. Спритники навіть роздали місцевим жителям листівки з проханням із розумінням поставитися до шуму, який вони зчиняють. Загальна вартість поцуплених рейок склала приблизно 170 тисяч євро. Суд засудив двох чоловіків, котрі визнали свою провину, на 18 місяців ув'язнення умовно. Третій зловмисник сидітиме за ґратами два роки і один місяць.

Загалом мисливці за кольоровими металами викрали 476 тонн сталевих рейок. Розкрити злочин правоохоронцям допоміг місцевий житель, який звернувся в Deutsche

Bahn з метою перевірити легенду зловмисників. Справа про викрадення рейок набула такого розголосу, що місцевий відділ освіти використав її у якості завдання на екзамені з математики у школах. У ньому учням пропонували розрахувати вагу, об'єм і вартість викраденого металу.

### Що більше прапорщиків, то “крутіша” бійка

Масова бійка спалахнула нещодавно у поїзді сполученням Чіта-Челябінськ (Росія). Безлад влаштували 170 військовослужбовців Сибірського військового округу. Внаслідок ін-

циденту у двох вагонах складу були розбиті шибки. Інформація про п'яних військових, котрі порушують порядок у поїзді, що якраз під'їжджав до Улан-Уде, надійшла у чергову частину міліції. Для приборкання хуліганів уночі на станцію прибули загони міліції загальною кількістю 250 осіб, працівники Федерального бюро розслідувань і військової прокуратури. На вокзалі станції Улан-Уде поїзд узяли у щільне кільце. В результаті цієї операції затримали 21 військовослужбовця, серед яких було чимало випускників школи прапорщиків Сибірського військового округу. Решта, заспокоївшись, змогла вирушити у поїзд за маршрутом.