

Кому потрібен ажіотаж із дефіцитом квитків?

Закінчення. Поч. на 1 стор.

– Кожного року залізниця відчуває наплив пасажирів перед новорічними та Різдвяними святами, – наголосив Богдан Олександрович. – Щоб задовільнити попит на квитки, Львівська та інші залізниці, особливо Південно-Західна, яка має найбільшу кількість рухомого складу, призначають додаткові поїзди переважно в напрямку з Києва до Львова, Закарпаття та Івано-Франківська. Плік перевезень з Києва очікуємо з 27 по 31 грудня, а у зворотньому напрямі – з 8 по 11 січня. Купейних місць менше, ніж плацкартних, тому наші земляки, які працюють в столиці та щоп'ятниці повертаються додому, а в неділю увечері знову їдуть до Києва, прогнозуючи дефіцит квитків на новорічно-різдвяні канікули, наперед за 45 днів придбали проїзні документи в обидва боки.

Інформації про випадки перепродажу квитків на Львівській залізниці у нас нема. Щоб не виникло дефіциту місць, призначаємо додаткові поїзди, збільшуємо кількість вагонів у діючих поїздах. Якщо нема місць на один поїзд, квитковий касир обов'язково запропонує проїзні документи на інший. Ніхто навмисне не бронює і не "притримує" квитки. Інформація про усі місця – знаходиться в системі "Експрес" по всій Україні у режимі реального часу. При потребі місце у вагоні забирається касиром у будь-якому місті України для оформлення проїзного документа.

Щодо попередніх замовлень. Якщо упродовж трьох днів замовник не викупив квиток, то замовлене місце надходить у продаж. Якщо пасажир купив квиток, але з якихось причин побажав його повернути, то, при поверненні квитка в касу, пасажир втрачає 18 грн 50 копійок.

На мою думку, відміна іменних проїзних документів не вплинула на зростання дефіциту квитків на поїзди. Підвищений попит відчуваємо наприкінці кожного року. Серед наших клієнтів є чимало туристичних фірм, які закупають квитки для перевезення груп туристів-любителів лижного спорту із Києва до Львова, а далі – автобусами до Польщі, або з Києва до Чопа, а звідти автобусами – у Словаччину.

З кожним роком наш вагонний парк дедалі більше старіє. Старі вагони списуємо, а нових не отримуємо, хоча, відповідно до статті 9 "Закону про залізничний транспорт", в поповненні коштів повинні сприяти органи місцевої влади, відшкодовуючи витрати за перевезення пільгових категорій пасажирів в поїздах приміського сполучення, а також закуповувати рухомий склад за бюджетні кошти. Крім того, потрібні значні кошти на відновлення старих вагонів. До речі, за попередні 15 років Львівська залізниця отримала всього 8 плацкартних вагонів та один купейний для перевезення інвалідів. Очікуємо кошти з бюджету для придбання рухомого складу, як це передбачено законом.

Варто згадати, що цього року облдержадміністрації повинні відшкодувати залізниці за перевезення пільговиків у поїздах приміського сполучення 17 млн. грн., а збитків від приміських перевезень ми очікуємо близько 300 млн грн. та близько 500 млн від пасажирських перевезень. Щоб уникнути збитків, необхідно підвищити тарифи на пасажирські поїзди в 1,5-2 рази, на приміські – в 5-6. За таких умов ми вийшли б на нульову рентабельність.

Заступник начальника пасажирської служби Богдан Яворський спростував інформацію про те, що окремі туристичні фірми масово скупили проїзні документи на той чи інший маршрут, щоб потім їх перепродати. "Ми знаємо про щоденні замовлення туристичних фірм і не маємо підстав їх у цьому звинувачувати". До того ж, останнім часом львівські турфірми замовляють на поїзди менше квитків, ніж київські.

Орися ТЕСЛЮК

Десятого грудня у другій половині дня біля кас Львівського вокзалу було малолюдно – від п'яти до десяти охочих придбати квитки біля кожного віконця. Дехто з них погодився розповісти про те, як часто подорожують залізницею, як зазвичай беруть квитки і які виникають при цьому проблеми, як ставляться до відміни іменних квитків, а також чи доводилось купувати квитки у спекулянтів.



Людмила Іванівна, пенсіонерка:

– Я нечасто користуюсь залізничним транспортом – кілька разів на рік. Переважно їжджу пасажирськими поїздами у Донецьк, Луганськ. Зазвичай, квитки замовляю заздалегідь, але нерідко буває, що їх у касі вже нема. Часто купую наперед у сервісному центрі, а у спекулянтів – ніколи не доводилось.



Наталка, підприємець:

– Їжджу залізницею нечасто, квитки купую у касі, стою у черзі, як усі. Подорожую переважно в купейних вагонах. У Київ беру квитки за тиждень і одразу у обидва напрямки. У мене не виникало проблем з квитками. У зв'язку з відміною іменних квитків ніяких незручностей не відчула. Можливо, якби їздила частіше, якось були б проблеми б. «З рук» квитків не купувала ніколи.



Олег, підприємець:

– Їжджу поїздом рідко. Зараз беру квиток до Москви. Проблем з квитками сьогодні нема, оскільки буденний день. Я попередньо телефонував, і мені сказали, що квитки є.



Вікторія, студентка з міста Олександрія:

– Їжджу зі Львова додому двічі на місяць. Квитки беру у касі за два тижні до поїздки або ж в Олександрії у обидва боки. Тому проблем з квитками не буває. Їжджу поїздом Дніпропетровськ-Трускавець № 42. Обслуговування мені подобається. У спекулянтів квитки не купувала та й пропозиції таких не було.



Андрій, студент:

– Я з Молдови, а навчаюся у Львові. Їжджу додому раз на місяць. З квитками проблем не буває – навіть за годину до відправлення поїзда можна взяти і купейні, і плацкартні. Іду причіпним вагоном до Бельців. У Молдові зустрічав спекулянтів, які торгували квитками, а у Львові поки що не доводилось. Залізничним



сервісом задоволений.
Наталія Василівна, бухгалтер з Хмельниччини:

– Приїжджаю двічі на місяць до своїх доньок, які навчаються у Львівському університеті. У Хмельницькому я брала квитки до Львова без проблем. У Львові також беру перед відправленням поїзда. Їжджу в плацкартному вагоні, де, зазвичай, багато вільних місць. Я проти того, що відмінили іменні квитки, адже усяке може трапитися, з пасажиром у дорозі і вказане у квитку прізвище може допомогти при з'ясуванні обставин.



Валерій, підприємець:

– Щотижня їжджу до Одеси. Квиток беру і перед відправленням поїзда, і у касах попереднього продажу – залежно від ситуації. Проблем з квитками поки не мав і у спекулянтів їх також не купував. Залізничний сервіс мене влаштовує.

Світлана, вчителька:

– Дуже часто їжджу залізницею – і приміськими поїздами, і пасажирськими. Якщо їду недалеко, беру квитки перед відправленням поїзда, а якщо збираюсь на море, то за кілька тижнів наперед. Влітку взяти квитки на море без проблем майже нереально, проте у спекулянтів їх не брала ніколи. Хочу висловити обурення з приводу того, що кілька хвилин тому в «рахівський» поїзд, де є три загальних вагони, дали квитки лише у один з цих вагонів. Замість того, щоб розподілити місця рівномірно по усіх трьох. Тепер у одному вагоні нема де сісти, а у сусідніх багато вільних місць.

Юрій, службовець:

– Донедавна я їздив залізницею двічі на тиждень. Зараз рідше. Раніше їздив зі Львова до Івано-Франківська, тепер – далі, наприклад, у Сімферополь. До Сімферополя квитки беру заздалегідь, а на приміських маршрутах – перед відправленням поїзда. У спекулянтів купувати квитки мені не доводилось.

Ірина, підприємець:

– Часто їжджу до Харкова і Одеси. Проблеми з квитками були раніше, лишаются і зараз. За тиждень до відправлення на потрібні мені напрямки нормальних купейних місць взяти вже неможливо. А я переважно беру купейні квитки за 4-5 днів. А останнім часом, якщо не було квитків у звичайній касі, брала їх у сервісному центрі вокзалу, доплачуючи за кожний ще по 10 гривень. На мою думку, краще було, якби квитки лишались іменними.

Ігор ПАРФЕНЮК

Єдиний вихід – постійний міліцейський супровід

У локомотивні депо надійшла телеграма від керівництва служби приміських перевезень залізниці, яка зобов'язала машиністів приміських поїздів робити відмітку про супровід електро- та дизель-поїздів приміського сполучення в маршрутних листах працівників транспортної міліції тільки на кінцевих станціях поїздів. Як ми вже писали у матеріалі "У присутності міліції "зайці" стають людьми" у №47 "Львівського залізничника" від 30 листопада цього року, це зроблено з метою контролю за тим, як працівники транспортної міліції супроводжують приміські поїзди.

За інформацією, викладеною у доповідній начальника групи технологічного контролю Олексія Ляховича, зафіксовані випадки невиконання графіка супроводу приміських поїздів особовим складом міліції на станції Львів. Зокрема, 24 листопада супровід не здійснювався у шести поїздах приміського сполучення, а протягом наступних п'яти днів супроводу не було ще у 18 приміських поїздах мостиського напрямку.

Про недотримання працівниками МВС на транспорті затвердженого графіка супроводу приміських поїздів листами від 26 та 30 листопада повідомлено в.о. начальника Лнійного управління на Львівській залізниці МВСУ на транспорті, генерал-майору міліції Михайлу Янковському. Коментуючи інформацію групи технологічного контролю, Михайло Янковський сказав, що суворо питає з підлеглих за усі підтверджені

випадки неналежного виконання посадових обов'язків. Окрім того, Михайло Петрович повідомив, що міліцейські підрозділи узгодили із зацікавленими залізничними підрозділами заходи, спрямовані на посилення контролю за порядком у приміських поїздах, досягнута домовленість про взаємне інформування про усі виявлені порушення та недотримання умов співпраці. Під час обговорення проблеми супроводу поїздів прийнято рішення про проведення спільних рейдів, на які будуть запрошені і журналісти «Львівського залізничника».

Налагодження постійного міліцейського супроводу деяких "проблемних" маршрутів є особливо важливим, оскільки за відсутності міліції дизель- та електропоїзди і їх пасажирів – беззахисні перед хуліганіями та вандалами, які завдають шкоди пасажирським вагонам. Присутність транспортних правоохоронців "допомагає" окремим пасажиром усвідомити необхідність оплати проїзду в залізничному транспорті.

У додатку №3 договору "Про співпрацю у забезпеченні супроводження приміських поїздів формування ДТГО "Львівська залізниця" передбачено оплату витрат на утримання одного працівника підрозділу з громадського порядку та супроводу приміських поїздів на місяць у розмірі 1 994 грн 43 коп. Щоправда, лише у випадку дотримання умов договору. Нині залізниця утримує 52 транспортних правоохоронців і сподівається на сумлінне виконання ними обов'язків, передбачених договором.

Дмитро ПЕЛИХ

Хто краще знає правила технічної експлуатації?

Конкурс на краще знання правил технічної експлуатації (ПТЕ) серед локомотивних бригад та розшифрувальників швидкостемірних стрічок відбувся позаминулої п'ятниці у локомотивному депо Львів-Захід. За звання кращих знавців ПТЕ змагалися представники локомотивних депо залізниці.

Як розповів начальник відділу експлуатації служби локомотивного господарства Михайло Рудик, такі конкурси залізниця проводить щороку. Спочатку конкурси на краще знання ПТЕ проходять у локомотивних депо. Їх переможці беруть участь у конкурсі на рівні залізниці.

Локомотивні бригади повинні досконало знати правила технічної експлуатації, інструкції руху поїздів та маневрової роботи, інструкції сигналізації та інструкції експлуатації гальм рухомого складу, а також основні чинні нормативні документи з питань безпеки руху поїздів. Конкурс проходив у два етапи. На першому етапі машиністи і їх помічники відповідали на 30 тестових запитань. Локомотивники, які набрали найбільше балів, узяли участь у другому етапі конкурсу. На цьому етапі конкурсанти відповідали на складніші запитання, зокрема, як зорієнтуватися в тій чи іншій нестандартній ситуації.

Розшифрувальникам швидкостемірних стрічок запропонували 15 запитань, пов'язаних із виконанням їхніх посадових обов'язків.



– Усі учасники цьогоорічного конкурсу продемонстрували високий рівень володіння правилами технічної експлуатації, – говорить Михайло Рудик. – Але хочеться відзначити працівників локомотивного депо Ковель, два представники якого посіли призові місця.

Серед локомотивних бригад перше місце посів машиніст локомотивного депо Львів Андрій Шинківський, друге – машиніст локомотивного депо Здолбунів Юрій Йоч, а третє – машиніст локомотивного депо Ковель Анатолій Ілюшик. Серед розшифрувальників швидкостемірних стрічок перемогла Роксолана Петик (локомотивне депо Львів), друге місце у Олені Королів (локомотивне депо Здолбунів), третьою була Олена Давидюк (локомотивне депо Ковель). Переможці конкурсу будуть заохочені грошовими преміями.

Дмитро ПЕЛИХ