

# Начальник служби приміських пасажирських перевезень залізниці Василь Довганюк: “Привчити пасажирів платити за проїзд залізницею важко, але потрохи це нам вдається”

Із травня минулого року почала працювати служба приміських пасажирських перевезень. Що зроблено за майже півтора року, які завдання стоять перед службою нині - ми поцікавилися у її керівника Василя Довганюка.



– Василю Михайловичу, служба створена, щоб підвищити ефективність приміських пасажирських перевезень. Чи вдалося за попередні півтора року зробити приміські пасажирські перевезення менш збитковими?

– Служба приміських пасажирських перевезень активно працює в цьому напрямку. І маємо вже значні напрацювання. Зокрема, це стосується надходжень від перевезення пасажирів. Це видно хоча б на прикладі відшкодувань облдержадміністраціями залізничі коштів за перевезення пільгових категорій пасажирів. Вони вже практично щомісяця розраховуються з нами. Буває, що деякі області переказують більше коштів, ніж заплановано на конкретний місяць. Наприклад, за дев'ять місяців облдержадміністрації розраховувалися із залізницею на 101,4

відсотка. Досягалися ці результати не легко, шляхом непростих перемовин з керівництвом облдержадміністрацій, ми аналізували стан перевезень і готували листи про відміну нерентабельних приміських дизель- та електропоїздів, і навіть частину відмінили по кожній дирекції залізниці. У підсумку нам вдалося привчити облдержадміністрації відшкодовувати витрати залізничі і таким чином зменшити збитковість приміських пасажирських перевезень.

У цьому році ми провели вже три місячники збільшення доходності від приміських пасажирських перевезень. До участі в заходах, що відбувалися під час місячників, залучалося багато працівників різних служб, але усе це було виправдане суттєвим збільшенням виручки від реалізації квитків. Найважливіше, що проведенням таких заходів ми, хоча і повільно, але все ж привчаємо до дисципліни пасажирів і провідників: перші починають купувати квитки в касах, а другі – чітко виконувати свої посадові обов'язки. Зараз, наприклад, працюємо над “вихованням” дисципліни у пасажирів на Мостиському напрямку у Львівській дирекції. Від 24 вересня здійснюємо перевірки квитків із залученням транспортної міліції, воєнізованої охорони, перонних (квиткових) контролерів та ревізорів. Економічний показник при цьому - вражаючий. У п'ятницю 26 вересня на цьому напрямку отримано 2469 гривень від продажу квитків, коли, зазвичай, щоп'ятниці в середньому збирали 150 гривень. Такі перевірки на цьому напрямку тепер здійснюються майже щодня. Як результат, в приміських касах зафіксовано різке збільшення продажу квитків на електропоїзди Мостиського напрямку. Досвід роботи на Мостиському напрямку вирішено застосувати в усіх дирекціях залізниці.

Але попри це, зменшення збитковості приміських пасажирських перевезень є справою дуже важкою. Залізниця опинилася у скрутному економічному становищі, коли доходи від підняття тарифів на перевезення значно поступаються витратам через зростання цін на енергоресурси та запчастини... А це збільшує витратну частину перевезень пасажирів у приміському сполученні. З кожної вкленої гривні сьогодні повертається лише 13 копійок.

– Ви розповідали, що налагоджена співпраця з обласними адміністраціями, а як щодо Міністерства освіти України, адже воно відшкодовує залізничі приблизно вдвічі менше коштів, ніж затрачається на перевезення студентів?

– Це справді так. Але це питання в компетенції служби пасажирських перевезень, на яку покладено забезпечення відшкодувань Міносвітою за перевезення студентів залізницею у далекому та приміському сполученні.

– А як можна виправити таку ситуацію?

– На мою думку, доцільно було б, щоб тарифи на приміські перевезення, як і тарифи на поїздки у далекому сполученні, затверджував Кабінет Міністрів України. Тоді вони були б більш адекватні до економічної ситуації в державі. Але для цього треба, щоб тарифи у приміському сполученні були єдиними для усіх залізниць. Ми, наприклад, ніяк не можемо вплинути на Закарпатську облдержадміністрацію. Влада області постійно відмовляється піднімати тарифи на приміські перевезення. Квиток першої зони в Ужгородській дирекції (від 0 до 5 км) коштує 1 грн 45 коп., тоді як у всіх інших дирекціях – 2 грн. На цій різни-

ці залізниця недоотримує величезні кошти. А якби тарифи на приміські перевезення встановлювалися централізовано, то керівництво області не робило б собі на цьому дешевого піару за кошти залізниці.

– Із першого вересня до супроводу поїздів Ходорівського напрямку залучено приватну охоронну структуру. Чи вигідно це для залізниці?

– На цьому напрямку пасажирів постійно відмовлялися платити за проїзд, або давали провіднику відчіпного – одну гривню. Тому ми залучили приватну установу, щоб її працівники допомагали провідникам при облічуванні пасажирів. І це виправдало себе, за вересень від реалізації квитків у поїздах цього напрямку ми отримали на 17 282 гривні більше порівняно з попереднім місяцем, коли супроводу не було.

– Нещодавно на залізничі був проведений конкурс на кращий проект реформування та удосконалення системи приміських пасажирських перевезень. Чи отримали ви гідні пропозиції, які можна застосувати на практиці?

– Надійшло багато листів з пропозиціями. Автори кращих пропозицій були нагороджені грошовими преміями. Чимало пропозицій є цікавими і вартими уваги. Докладніше про них читачі дізнаються згодом на сторінках “Львівського залізничника”.

– Нещодавно до моторвагонного депо Львів було приєднано колективи з локомотивних депо Стрий, Самбір і Мукачево. Що це дало?

– Це теж один із кроків до зменшення збитковості приміських пасажирських перевезень. Таким чином ми збільшили середньодобовий про-

біг моторвагонного тягово-рухомого складу. Це означає, що поїзди більше часу знаходяться в русі і приносять додаткові надходження. Рухомий склад постійно буває в моторвагонному депо, а не як раніше – раз на 60 днів для планових видів ремонту. Це дає можливість швидко ліквідувати дрібні поломки. Дешевше виправити якийсь недолік одразу, поки він ще невеликий. Ми збільшили “плечі” обслуговування. Тепер до Мукачева можна доїхати одним поїздом, а не кількома з пересадками. Це зручніше для пасажирів і локомотивні бригади та бригади провідників використовуються більш раціонально.

– А чи вистачає нині рухомого складу для якісного перевезення пасажирів?

– Поки вистачає, але 80 відсотків рухомого складу досягає свого граничного терміну експлуатації. Залізниця потрохи закуповує нові приміські поїзди. Наприкінці минулого року ми придбали новий електропоїзд серії ЕПЛ, ще один електропоїзд прийшов цьогоріч.

Зараз весь рухомий склад готується до роботи в осінньо-зимовий період: передусім, звертаємо увагу на справність освітлення та опалення в поїздах, а також на справність усіх вузлів та агрегатів, що пов'язані з безпекою руху.

– Які плани служби на майбутнє?

– Працювати, працювати, і ще раз працювати, щоб привчити пасажирів до фінансової дисципліни у стосунках із залізницею. Це найперше і найважливіше на найближче майбутнє стратегічне завдання служби.

Розмову вів Дмитро ПЕЛИХ  
Фото автора

## Подвійне свято в депо Львів-Захід

Минулого тижня працівники локомотивного депо Львів-Захід відзначали свято Покрови, але не тільки... Ця дата збіглася ще із 141-ю річницею депо.



Урочистості з відзначенням важливих для деповчан подій не були помпезними, адже попереду осінньо-зимовий період і на підприємстві наполегливо працювали, щоб зустріти холоди погощарськи: підготувати тягово-рухомий склад та створити належні умови праці для колективу. А тому цього дня відбувся лише молебень біля каплички з фігурою Божої Матері поряд з адміністративним будинком локомотивного депо.

Після молитви усіх деповчан привітав начальник депо Валерій Байса:

– Дозвольте подякувати вам за спільну молитву, побажати Господньої

опіки і міцного здоров'я, – розпочав Валерій Байса. – Празник Пресвятої Богородиці є важливим для всього українського народу, а для працівників локомотивного депо Львів-Захід особливо, адже саме цього дня депо святкує свою 141-шу річницю з часу заснування. Відлік розпочався з 1987 року. Тоді у нас було всього 15 паровозів, а нині це потужне підприємство, яке здійснює понад 35 відсотків перевезень на Львівській залізничі. Важливо, щоб усі ми були під опікою Покрови Пресвятої Богородиці, бо для гарантування безпеки руху потрібні не тільки знання й дисципліна, а й Божа ласка. І тоді ми

легко здолаємо всі труднощі, бо передумови для цього є. За дев'ять місяців ми виконали програму ремонту тягово-рухомого складу з усіх видів. Зараз у посиленому режимі готуємося до осінньо-зимового періоду перевезень. Хороші результати ми маємо у поверненні в контактну мережу електроенергії через застосування рекуперативного гальмування. За дев'ять місяців до плану виконано 102,3 відсотка, а це 9,9 млн кВт/г, що становить 3,5 млн грн економії. Постійно працюємо над створенням належних умов праці для колективу.

Як розповів голова профкому локомотивного депо Львів-Захід Зиновій Залеський, зараз депо своїми силами ремонтує ідально.

– Наразі замінюємо електропроводку, труби та інше. Роботи надзвичайно багато і не вистачає засобів для швидкого її виконання на рівні вимог євростандартів. В нашій ідальні можна смачно і недорого поїсти, – говорить Зиновій Залеський. – А для тих працівників, які приносять обіді з дому, ми облаштуємо в цехах кімнати для приймання їжі. Звичайно, хотілося б, щоб такі кімнати були в кожному цеху, але поки що це важко зробити. Тому ми ухвалили рішення зробити такі кімнати у віддалених від депо цехах, тобто в Клепарові та в цеху, де робота триває цілодобово, адже в нічну пору доби ідальня не працює. Для того, щоб людям було зручно обідати, обладнаємо



такі кімнати столами, стільцями, встановимо холодильники, мікрохвильові печі й електрочайники, якщо вистачить коштів встановимо електроплиту. В адміністративному будинку депо також є кімнати прийому їжі, але слюсарі сюди не хочуть ходити, бо це для них далеко від цехів, а також кажуть, що там аж надто чисто і треба переодягатися.

За словами голови профкому, в цьому ж адміністративному будинку обладнано сучасні душові, але зараз ще вдосконалюють систему підводу води. Це потрібно для того, щоб всі працівники могли вчасно помитися. Після зміни люди приймають душ і на верхніх поверхах тиск води дуже слабкий, щоб помитися люди після зміни змушені чекати своєї черги, через це дехто запізнюється на електричку.

– Старі душові ми також вирішили переобладнати, – говорить Зиновій Залеський. – Зробимо там роздягальні та душові для жінок. Днями ми зробили пробну перевірку системи опалення, все виявилось в нормі, адже у нас сучасна котельня. Також все підготовлено для утеплення цехових воріт. Як тільки настане похолодання, відразу їх утеплимо. Щоправда, поки що є проблема із стовідсотковим забезпеченням працівників підприємства теплим спецодягом і спецвзуттям. Але на складі служби матеріально-технічного постачання вони поступово надходять, тож сподіваємося, що до настання холодів наші люди будуть повністю забезпечені всім необхідним.

Дмитро ПЕЛИХ  
Фото автора