

ПРО ЩО НЕ РОЗКАЖЕ ЗВИЧАЙНИЙ ПАСАЖИР...



Минуло тижня у четвер заступнику начальника залізниці з кадрів і соціальних питань Володимиру Чернезі довелося терміново виїхати на Львівський приміський вокзал за скаргою пасажера. Чоловік поскаржився на те, що впродовж тижня не зміг придбати абонементний квиток на приміський поїзд. З дня у день його лицемірно і безсовісно "футболили" або "від каси до каси", або "від нині до завтра". Касири залізничних кас протягом тижня послали майбутнього скаржника із каси до інформатора, а інформатор знову скеровував його до каси. Нарешті терплячий чоловік принципово поставив питання про абонементний квиток і тоді з'ясувалося, що наші касири можуть послати будь-кого і не лише до інформатора, але й значно далі – аж до Києва, до Мінтрансв'язу... Коли пасажир попередив, що буде скаржитися, старший касир вокзалу, прізвисько якого наразі редакції ще не відоме, грубо і безцеремонно порадила пасажирові звертатися не лише в Укрзалізницю, і не лише до Мінтрансв'язу, а навіть до міністра, якщо йому щось не подобається.

Після такої "душевної поради" чоловікові урвався терпець і він зателефонував в управління залізниці до Володимира Чернеги. З'ясувалося, що скаржником є депутат Городоцької міської ради п. Ігор О. У такій ситуації звичайному пасажирові вже давно набридло б шукати правду у безсовісних касирів Львівського приміського

вокзалу і він плюнув би на цю безнадійну справу. Обгрунтовано припускаємо, що таких пасажиров за тиждень набрався, мабуть, не один десяток. А це все – недержані грошові надходження, які так потрібні сьогодні вокзалу, і залізниці. Отже, проблема не лише у квитку, але і в професійній та людській порядності, якої чомусь бракує касирам Львівського приміського залізничного вокзалу.

– Перебуваючи на приміському вокзалі о сьомій двадцять ранку наступного дня я особисто переконався в тому, що робота залізничних кас не налагоджена так, як цього вимагає ситуація та особливості пасажиропотоку, – розповів редакції газети "Львівський залізничник" заступник начальника залізниці з кадрів і соціальних питань Володимир Чернега. – Протягом короткого часу до мене підійшли дві пасажирки і поскаржилися на те, що не можуть придбати абонементних квитків у касах, які чомусь продають ці квитки лише із восьмої години ранку. Я вважаю, що абонементні квитки, як і звичайні одноразові, повинні продаватися цілодобово. Причини, через які не працювали каси №4 та №10, де продаються абонементні квитки, відображають, швидше, не складність ситуації, а невміння чи небажання кількох посадових осіб приміського вокзалу налагодити нормальний режим роботи кас. Ось які причини вказав у своєму поясненні заступник начальника вокзалу Р. Карп: "На даний час у касах приміського сполучення склалася непередбачена ситуація, чотири касири на лікарняному, чотири у чергових відпустках, один на навчальній сесії, три касири у відпустці без збереження заробітної плати". Можна зрозуміти ситуацію, коли дві каси не працюють один день, але якщо вони не працюють сім днів поспіль, то це – свідчення організаційної неспроможності керівників. Я вважаю, – наголосив Володимир Чернега, – що такий стан справ є результатом безпосередньої бездіяльності начальника вокзалу станції Львів та його заступника з приміських перевезень. І ні в кого з них навіть прищип на носі не вискочить через те, що кожного дня каси недоотримують реальні гроші, які готові заплатити пасажери за абонементні квитки, а залізниця – відшкодування за пільгові перевезення. Касири мають право хворіти, мають право бувати у чергових відпустках, але це не означає, що при цьому залізничний вокзал повинен втрачати грошові надходження. Окремо хочу сказати про відверте нахабство, яке дозволяють собі касири у спілкуванні з пасажиром. Звертаючись до усіх білетних касирів, хочу особливо наголосити, що часи, коли кожен касир почувався заступником Всевишнього на землі, минули остаточно і безповоротно. Сьогодні незадоволений пасажир має реальну альтернативу у вигляді маршрутки, яка хоч і коштує дорожче, зате їде швидше і там не посилають до Києва... Тому ми повинні дорожити кожним пасажиром. І усі випадки неполадного поведіння з пасажиром будуть суворо каратися аж до звільнення.

Редакція газети, зокрема, закликає пасажиров та усіх, кому не байдуже проблема покращення залізничного сервісу, висловити свої міркування з приводу цього, закликаємо до розмови білетних касирів, яким, мабуть, теж є що сказати у питаннях вдосконалення їхньої роботи. Сподіваємося почути точки зору усіх посадових осіб із проблеми, яка видається нам особливо важливою. Як зробити так, щоб білетний касир був зацікавлений продати якомога більше квитків, щоб байдужість та побутове хамство змінилися матеріальною зацікавленістю в обслуговуванні якомога більшої кількості пасажиров?

“З-під снігу стрілок не було видно...”



Минулої п'ятниці робочий день для п'ятох працівників першої дільниці Ходорівської дистанції колії та керівника робіт, старшого шляхового майстра Ігоря Чаплака, розпочався на станції Сихів. Через складні погодні умови – напередодні ввечері рясно падав сніг – начальник Ходорівської дистанції колії Ярослав Фаб'ян відрядив до Сихова кількох колійників для очищення стрілочних переводів від снігових заметів, місцева колійна бригада в той час якраз працювала на перегоні Сихів-Давидів.

Прибувши з необхідним інструментом, монтери колії одразу взялися за очищення стрілочних переводів та огляду колії. "Відхилення за шаблоном у 8 мм від норм утримання колії не є суттєвим, та для того, щоб бути спокійним особливо у святкові та вихідні дні, усуваємо виявлені недоліки, – розповідає старший шляховий майстер Ігор Чаплак. – Також очищуємо стрілочні переводи, бо зранку стрілки так замело снігом, що їх майже не було видно".

До обіду колійники працювали в непарній горловині, а після обіду роботу продовжили в парній, усе завершили о 16.45 год. Монтерам колії Ходорівської дистанції до таких оперативних робіт не звикати, адже у їхньому підпорядкуванні 52 км колій від Ходорова до Львова. А на станції Сихів є добре обладнаний пункт обігріву, де можна і зігрітися, і пообідати.

Оксана ПОДОЛЬСЬКА
Фото автора

Правила ввезення багажу в Угорщину зазнали змін

Укрзалізниця інформує пасажиров, що з 1 січня 2009 року на угорських залізницях введене зміни до митних правил перевезення багажу. Тепер на територію Угорщини пасажиром залізничного транспорту дозволяється ввозити товари на суму до 300 євро, для дітей віком до 15 років – до 150 євро. При цьому пасажирові несуть кримінальну відповідальність за надання недостовірних даних про товар, який перевозять.

Також, згідно зі змінами, залізничним транспортом дозволяється ввозити 40 шт. сигарет, або 20 шт. сигарел, або 10 сигар, або 50 г тютюну. Особи старші за 17 років мають право перевезти 1 л алкоголю міцністю понад 22 0, або 2 л алкоголю міцністю до 22 0, або 4 л виноградного вина, або 16 л пива. У портативній каністрі також можна везти 10 л пального.

Ситуація й надалі залишається критичною

За 11 місяців 2008 року залізницями України перевезено пасажиров пільгових категорій на суму 339,7 млн грн, а компенсації отримано менше третини – 111 млн грн. Пільгових перевезень, замовниками яких є обласні держадміністрації, виконано на суму 209 млн грн, а отримано компенсації за них лише 78,5 млн грн, що становить 37,6% від необхідного. У цьому році місцевими бюджетами передбачене фінансування у межах субвенції на виконання перевезень окремих категорій громадян залізничним транспортом у сумі 86,5 млн грн за потреби 206,3 млн грн, тобто лише 41,8%. Складною залишається ситуація і з фінансуванням за перевезення студентів вищих навчальних закладів I-IV рівнів акредитації та учнів професійно-технічних навчальних закладів (далі – студентів). Залізницями перевезено студентів на суму 106 млн грн, а компенсовано за це 32,5 млн грн (30,6%). За потреби 201,8 млн грн (з урахуванням боргів минулих років) у державному бюджеті передбачено видатки на компенсацію за пільгові перевезення студентів у сумі 38,3 млн грн, при цьому з 2008 року встановлено пільговий проїзд впродовж року без календарних обмежень. Найгірша ситуація із фінансуванням склалася у перевезеннях дітей віком від 6 до 14 років. Залізницями перевезено їх на суму 24,7 млн грн, а компенсації не отримано взагалі, видатків у державному бюджеті на компенсацію витрат залізницям за ці перевезення не передбачено.

Загалом ця ситуація значно погіршує та ускладнює фінансовий стан залізниць та збільшує збитковість пасажирських перевезень.

У зв'язку з вищевикладеним та з метою зменшення збитковості від перевезень пільговиків, Укрзалізниця необхідне

сприяння з боку органів державної влади у вирішенні питання компенсації залізницям України витрат у 2008 році та погашення заборгованості за попередні роки у повному обсязі. Крім того, на 2009 рік у держбюджеті необхідно було б передбачити бюджетні призначення для місцевих органів влади в сумі 237,9 млн грн, для Міністерства освіти та науки України за перевезення студентів вищих навчальних закладів I-IV рівнів акредитації та учнів професійно-технічних навчальних закладів – 141,9 млн грн та Міністерства сім'ї, молоді та спорту на перевезення залізничним транспортом дітей віком від 6 до 14 років – 44,3 млн грн.

Таким чином, загальна сума на компенсацію пільгових перевезень громадян залізничним транспортом у 2009 році становить 424,1 млн грн.

На думку залізничників, альтернативою чинній системі надання пільг на проїзд у транспорті загального користування може стати перехід на адресні дотації. Це дасть змогу забезпечити адресність пільг, врахувати матеріальний стан кожного пільговика, прозоре і цільове використання бюджетних коштів, зменшити кількість пільговиків за рахунок осіб, які не потребують соціального захисту.

Нагадаємо, що згідно з чинним законодавством залізниця надають пільговий проїзд 24 категоріям громадян. При цьому, відповідно до Закону України "Про залізничний транспорт", збитки від перевезень окремих категорій громадян на пільгових умовах повинні компенсуватися за рахунок державного або місцевого бюджетів залежно від того, яким органом влади прийнято таке рішення. Однак на сьогодні ситуація з їх фінансуванням залишається критичною.

Управління взаємодії Укрзалізниці зі ЗМІ

“В іншому випадку ми вступимо у трудовий спір...”

Минуло тижня головам семи обласних державних адміністрацій та обласних рад – Львівської, Волинської, Закарпатської, Рівненської, Івано-Франківської, Тернопільської та Чернівецької областей, на території яких розміщені об'єкти Львівської залізниці, було скеровано лист за підписом голови дорожньої профспілкової організації А. А. Сенишина, у якому чільників областей західного регіону поінформовано про важке фінансово-економічне становище залізниці, зумовлене економічною кризою і, зокрема, значним зменшенням обсягів вантажних перевезень.

За жовтень-грудень минулого року вантажообіг до плану знизився на 32,2 відсотка. Відповідно суттєво знизилися доходні надходження, а збитки залізниці сягнули понад 203,8 млн грн.

Найбільших втрат залізниця зазнає від пасажирських перевезень у приміському сполученні, зокрема, це витрати на перевезення пільгових категорій громадян, які повинні компенсуватися з місцевих бюджетів. Для прикладу, у Львівській області впродовж минулого року у приміському сполученні правом пільгового проїзду скористалося 2,4776 млн осіб на загальну суму 11,5185 млн грн. З місцевого бюджету компенсовано лише 8,6969 млн грн (75,5%).

“Через різке зменшення обсягу вантажних перевезень, спричинене зупинкою низки підприємств у IV кварталі 2008 року та прогнозом на 2009 рік залізниця бракує коштів для компенсації збитків від пільгових перевезень у приміському сполученні. Враховуючи це, звертаємося до вас із проханням при формуванні бюджету на 2009 рік врахувати перевитрати залізниці в 2008 році та передбачити збільшення видатків на компенсацію за пільгові перевезення громадян залізничним транспортом. Сподіваємося на розуміння, в іншому випадку будемо змушені вступати у трудовий спір з місцевими органами влади, залишаючи за собою право проведення інших акцій та методів впливу”, – йдеться у листі.