

# КОЛЕГІЯ МІНТРАНСУ ПІДБИЛА ПІДСУМКИ, ОКРЕСЛИЛА ПЕРСПЕКТИВИ

**Цього тижня на засіданні Колегії Міністерства транспорту та зв'язку України під головуванням Міністра транспорту та зв'язку Йосипа Вінського підбили підсумки роботи транспортно-дорожнього комплексу та галузі зв'язку за минулий рік і визначили основні пріоритети на 2009 рік.**

За словами Міністра транспорту та зв'язку Йосипа Вінського, нова політика в галузі в 2008 році була спрямована на вирішення найгостріших проблем, зокрема технічної відсталості і зношеності основних фондів, відсутності достатніх фінансових ресурсів для переоснащення підприємств, застарілої системи управління галуззю. Серед найважливіших здобутків залізниці – підготовлена програма реформування залізничного транспорту, завершене будівництво першої черги та відкриття 24 грудня технологічного робочого руху по одній колії на мостовому переході через р. Дніпро в Києві, придбання 180 пасажирських та 1930 вантажних вагонів, 9 електропоїздів та 7 рейкових автобусів.

Особливу увагу Йосип Вінський звернув на тарифну політику. У 2007 році на залізнич-

ному транспорті проіндексовані тарифи: на перевезення вантажів – на 57%, на пасажирські внутрішні перевезення – на 25,8%, в міжнародному сполученні – на 20%. Як зазначив міністр, тарифи, які чинні у нашій державі, є значно нижчими, ніж у Росії чи країнах Євросоюзу, тому така ситуація потребує збалансування. Цього року потрібно покращити інвестиційну привабливість галузі. Загалом Мінтранс вже підготував 70 інвестиційних проектів на загальну суму 215 млрд грн. Розпочалась робота над підготовкою ще 200 інвестиційних проектів, з них 50 – у залізничній галузі. Пріоритетною залишається робота у сфері енергозбереження, щороку потрібно зменшувати споживання енергії на 5-6%. У минулому році споживання енергії зменшилося на 6,3%.

Серед головних завдань 2009 року на залізничному транспорті є забезпечення в повному обсязі плану дій з реалізації програми реформування залізничного транспорту на 2009-2015 роки; введення протягом I кварталу цього року збірника тарифів на вантажні перевезення; пріоритетний розвиток міжнародних шляхів слідування транзитних вагонопотоків – насамперед тих, які прямують з Росії та Казахстану.

Окрім цього, важливим є залучення додаткових обсягів перевезень вантажів, передусім за рахунок збільшення контейнерних і контейнерних перевезень; реструктуризація пасажирського комплексу Укрзалізниці; введення роздільного обліку витрат і звітності з вантажних і пасажирських перевезень; запровадження системи електронного продажу квитків.

За словами міністра, на непрості виклики часу – економічну кризу – потрібно відповідати реформами та напруженою роботою, так чинять у багатьох розвинених європейських державах. Саме транспорт має рухатися на кілька кроків попереду і бути локомотивом для всієї економіки.

Генеральний директор Укрзалізниці Михайло Костюк, охарактеризувавши діяльність залізничного транспорту у 2008 році, зауважив, що залізниця виконала ряд програм із оздоровлення інфраструктури, гарантування безпечної роботи галузі, модернізації інфраструктури на головних транспортних коридорах.

У новому 2009 році, на думку Михайла Костюка, серед пріоритетних завдань для залізниці є пошук додаткових об'ємів перевезень, підвищення пропускної спроможності залізнич-



них ліній в напрямку морських портів одеського регіону, модернізація інфраструктури на ділянках трансєвропейських і транснаціональних транспортних коридорів, робота із підготовки галузі до Євро-2012, покращення функціонування існуючих маршрутів контейнерних, контейнерних перевезень, підвищення якості послуг для пасажирів.

Галина КВАС

# À i òï “Ëræëíó íà êîë³;” çàáóëè...



(Закінчення. Поч. на 1 стор.)

## Постаті у темряві

Сьому годину ранку обрали не випадково – саме у цей час на приміській вокзал прибуває найбільша кількість електричок із пасажирами, які доїжджають на роботу. На жаль, з нами не було працівників транспортної міліції. За порадою начальника сектора організації охорони вантажів та об'єктів Першого загону воєнізованої охорони Андрія Маланюка, прямуємо до західної горловини. Щоразу прибувають електрички і добре видно як частина пасажирів звично рухається у наш бік, хоча проходу тут нема. Побачивши об'єкти фотокамери, кілька спритників різко змінюють напрям руху і вправно долають огорожу між приміським вокзалом та вулицею Городоцькою.

“Це народ вирушив в бік “Скрині” та “Сільмагу”, – коментує один зі стрільців воєнізованої охорони, – майже одні й ті ж люди кожного дня...” Його розповідь перериває група людей, які жваво крокують у наш бік.

– Доброго дня! Куди прямуєте? – питаємо перехожих.

– Як то куди?! Звичайно, що на роботу! – обурюється кілька чоловіків, намагаючись оминати наш заслін.

– Зачекайте, шановні, ви хіба не знаєте, що тут прохід заборонений?

– Та ми ж залізничники, – нетерпляче пояснює один молодик, не зупиняючись.

– Залізничники теж повинні ходити за встановленими маршрутами, – пояснює перший заступник

начальника Першого загону воєнізованої охорони Євген Демчук, – тож покажіть службові посвідчення або готуйте гроші на штраф.

Почувши магічне слово “штраф”, уся група рішуче повертає в бік перону. Щоправда, до виходу з приміського вокзалу вони так і не дійшли. За сто метрів від нас повертають у бік станції.

Натомість із темряви постає дивна фігура, з величезними клунками на плечах. Долаючи підйом та ковзаючись на залишках льоду, до нас наближається згорблена бабця з кількома чорними поліетиленовими мішками в руках: “Сміття попросили винести. От і стараюся”. З цими словами вона кинула міхи у чималу купу таких же і пірнула у темряву. За кілька хвилин старенька з'являється знову з наступною порцією своєї ноші. У мішках справді всякий непотріб. “Хлопці, ви що мене до знимки запрошуєте? – дивується вона на ходу. – Та не треба, шукайте молодих, а я вже стара й несимпатична”.

За сто метрів від цього місця нас наздоганяють декілька чоловіків, що крокують вузькою стежиною вздовж рейок (за інформацією Андрія Маланюка, прохід для сторонніх тут узагалі заборонений): “Панове, покажіть посвідчення або готуйте гроші на штраф!” І знову знайомий вже діалог: “Вибачте, поспішаємо на роботу, а посвідчень не маємо, бо здали у відділ кадрів, щоб продовжили термін дії!” Особливо обурювався працівник компресорної станції сортувальної гірки, що не міг довести своєї належ-

ності до залізниці, бо забув посвідчення вдома. Після довгої розмови по мобільному, він простягає слухавку Євгену Демчуку: “Ось мій начальник, з ним і домовляйтеся, бо як зупиниться компресор, то і вся гірка – теж”.

Оскільки у телефонні переговори втрутяться ніхто не збирався, через 10 хвилин прийшов начальник гірки Михайло Гупало і розпізнав у цій групі трьох своїх підлеглих. Щоправда, службового посвідчення при ньому теж не було, тож довелося пану начальнику повертатися за ним. А от п'ятьом громадянам, що не працюють на залізниці, після гарячих дебатів довелося таки сплатити по 10 грн штрафу, що регламентовано ст.109 Кодексу України про адміністративні порушення. Серед них і двоє молодих хлопців, які вирішили зекономити час та “зрізати” шлях з Левандівки до приміського вокзалу просто через колії.

## “Плачу натурою!”

“Добре, що нас сьогодні багато, – озивається один зі стрільців воєнізованої охорони після видачі чергової квитанції про стягнення штрафу, – бо коли бачать перед собою двоє двох, можуть і відштовхнути, і обізвати... А з жінками просто біда. Вони чомусь вважають нас винними у всіх смертних гріхах. Часом суперечка досягає таких меж, що потрібні сталеві нерви аби усе це витримати і не зірватися”.

Відразу після цих слів на нас виходить кілька жінок, що також поспішають на роботу і дуже запізнюються. Вигляд фотокамери заледве стримує їхні емоції, однак нам доводиться вислухати про затриману зарплату, ціни в магазинах та безсовісних людей, котрі до всіх чіпляються зранку і морочать голову дурницями. Після завершення словесних баталій порушники таки повертають назад, а один зі стрільців пригадає випадок, що трапився з ним кілька років тому на території станції Львів.

“Мій пост знаходився у досить “пожвавленому” місці, бо кожного дня, незважаючи на заборону, через нього намагалася проскочити сила-силенна народу. Майже кожного я вже знав у обличчя, особливо серед них виділялася симпатична дівчина, яка щоразу, нашттовхуючись на

категоричну заборону, якість дивно зиркала на мене. Одного разу вона не втрималася й каже:

– Ану поглянь на мене!

– Ну, поглянув і що?

– Ти добре подивися ще раз!

– І що з того?

– Плачу натурою, якщо більше не приставатимеш!

Жінки, що стояли поруч із нею, заледве не поладили від несподіванки. Може й смішно це слухати, та того ранку мені було якось не до жартів”.

## Замість епілогу

Після завершення рейду, під час якого ми пройшли територію станції Львів від перону приміського вокзалу до депо Львів-Захід, стало зрозуміло, що зафіксовані порушення, на жаль, є типовими. І допускують їх насамперед залізничники.

– Заради справедливості треба зазначити, що раніше більше порушень було з боку сторонніх, – розповідає Андрій Маланюк, – та після того, як встановили огорожу, поступово привчили народ до порядку. Наступна проблема – встановлення для працівників безпечних маршрутів пересування на роботу. Якщо вони пов'язані з проходженням територію станції – то і маршрутів пересування дільницею обслуговування. Робити це повинні начальники підрозділів разом зі спеціалістами з охорони праці. Кожен працівник ознайомлюється з цими документами під розпис. На

папері ця робота регулярно проводиться, а от на практиці маємо те, що сьогодні бачили на власні очі. Нам невідомо, чи рухається людина за погодженим маршрутом, чи так, як вважає за потрібне. Якби у неї на руках був припис із вказаним номером маршруту, то у нас не виникло б жодних запитань. Декому таке формулювання питання може видатися черговою бюрократичною вигадкою та не варто забувати, що залізниця була й залишиться зоною підвищеної небезпеки.

Ще одна проблема, про яку розповів заступник начальника СК-4, що охороняє приміський вокзал Ігор Марич, полягає у тому, що досі не повністю загорожена західна горловина. Тут залишився вільний прохід з боку 1 і 2 парку станції Львів та через левандівський міст. Щодня люди заходять на гуртовні з вулиці Чернівецької, скуповують там товар і рухаються без перешкод через західну горловину. Отже, треба виставляти додатковий пост охорони. Дуже багато пасажирів ідуть до електричок і у звороньому напрямку них отими стежками зі станції Львів, оминаючи контроль на турнікетах. Та ж проблема зі залізничниками, котрі проходять до місць роботи. Зробити це власними силами стрілецька команда не може, оскільки вся охорона працює на турнікетах.

Олександр ГЕРШУНЕНКО  
Фото автора

