

Ревізор є тією дійовою особою, яка безпосередньо впливає на стан повноти облічування пасажирів у приміському залізничному транспорті. Тому логічним завершенням теми деяких обставин роботи провідників приміських поїздів та тих порушень, яких вони допускаються, нам бачилося оприлюднення точки зору ревізорів, які щодня перевіряють роботу провідників. Чи усе, що говорили провідники на зустрічі у локомотивному депо Тернопіль 19 березня цього року (див. матеріал “Принизливий “флірт” із “лівою” гривнею” від 27 березня 2009 року), відповідає дійсності? Як дивляться на це ревізори? З цим та багатьма іншими запитаннями ми звернулися до начальника Львівського регіонального управління контролю та внутрішнього аудиту Богдана Слівінського.

– **Богдане Івановичу, як Вам бачиться нинішній стан справ у питанні облічування**

вому завантаженні електропоїзда провідник встигне в кращому випадку перевірити не більше ніж 3 вагони. Тому в Красному більшість пасажирів виходять...

– **Не заплативши...**

– Так. Або заплативши мінімальну ціну до першої станції на цьому маршруті. Обстеження, які ми здійснили, засвідчують, що у середньостатистичному приміському поїзді при стовідсотковій його заселеності два провідники встигають обілетити у кращому випадку лише 30-40 відсотків пасажирів, які сідають у нього на всьому шляху прямування. Крім того, пасажирі, які свідомо не хочуть платити, уважно спостерігають, звідки почав працювати провідник – з голови поїзда чи з хвоста? Ці пасажирі на станціях переходять з вагона до вагона, обходячи провідника чи ревізора так, аби з ними не зустрітися. У результаті залізниця одержує те, що виручили в касі на станції і те, що виручив провідник, прода-

ження наявності у провідника особистих грошей, як це передбачено у митників і у працівників державтоінспекції. Ревізор перевіряє лише касу, а те, що у провідника лежить окремо в кишені, до цього ніхто не має жодного права. А у кишені може бути скільки завгодно, повторю: обмежень нема... Тому ревізори фіксують і незначні факти відхилення у касі, і досить значні. Під час перевірки не ревізор, а провідник в присутності ревізора покупцю, не менше двох разів перераховує всю свою виручку і фіксує її в акті із власноручним підписом.

– **А як Ви прокоментуєте дуже поширену скаргу провідників на те, що поки їх перевіряє ревізор, вони втрачають чимало часу для облічування пасажирів?**

– Це твердження є дуже великим лицемірством провідників. Я щиро посміявся, читаючи цей їхній “аргумент”. Поясню чому, але розпочну своє пояс-



Начальник Львівського регіонального управління контролю та внутрішнього аудиту Богдан СЛІВІНСЬКИЙ:

“ДРУЖБА” МІЖ ПРОВІДНИКОМ І ПАСАЖИРОМ

пасажирів у приміському залізничному транспорті?

– Проблема повноти облічування пасажирів у приміському залізничному транспорті полягає в тому, що ми сьогодні, на жаль, не забезпечуємо такого стану справ, при якому максимальна кількість пасажирів придбали б проїзні документи на усьому шляху прямування поїзда. Ми перекриваємо вільний доступ до вагона електропоїзда посадковими бригадами, турнікетами та іншими заходами. У результаті пасажир купує квиток, але він купує цей квиток як перепустку через турнікет. І квиток цей, як правило, купується за найменшу можливу ціну до станції, яка розміщена у першій зоні. Купив пасажир цей квиток, показав контролерові, пройшов до вагона і їде чи половину маршруту, чи до кінцевої станції. Ось тут починається проблема контролю. Не можна категорично сказати, що ця проблема виникає внаслідок вини провідника. Я б сказав, що більшою мірою у такому стані справ винна організація процесу перевезення пасажирів у приміському залізничному транспорті. Наприклад, якщо в поїзді працює один провідник, то основна кількість пасажирів, які їдуть половину маршруту, не зустрінуться з провідником. Наприклад, на маршруті Львів-Тернопіль – до станції Красне при стовідсотко-

ючи проїзні документи у вагоні. Ще один аспект нашої розмови – це робота провідника і контроль за нею. Я погоджуюся з тим, що перевіряючий ніколи й нікому не подобався. Будь-яка перевірка – це неприємний чинник. Але факти – річ уперта. Ми не раз проводили експерименти із участю провідників і маємо десятки прикладів, що з ревізором провідник працює зовсім не так, як без нього. Без ревізора у звичайних умовах провідник може пройти з кінця в кінець поїзда переважно один-два рази. А разом з ревізором провідник проходив поїзд три-чотири рази і виручка за рейс зростала у 4-5 разів. І робили ми це із врахуванням дня тижня, і у будні, і у вихідні... Ще донедавна можна було почути, як хвалять провідників за те, що вони “героїчно” дають план будь-яким способом. При цьому й офіційно – продаючи проїзні документи, і неофіційно, збираючи з пасажирів по одній-дві-три гривні, а потім пробиваючи на ці гроші квитки. Зрозуміло, що при такому стані справ нерідко виникає розбіжність між тим, що облікує касовий апарат і тим, що фактично є в сумці провідника. Разом з тим провідники не сказали Вам, що якщо провідник, беручи “лівак”, не кладе його до каси, то його практично неможливо на цьому упіймати, бо ніхто не має права його обшукувати, а інструкція не передбачає обме-

нення трохи “здалека”. У 2001 році на залізниці працювало 280 ревізорів, які мали можливість проконтролювати приблизно третину пасажирських маршрутів. Станом на 1 квітня 2007 року ревізорів вже було 147 осіб. Відсоток контролю, як Ви розумієте, зменшився щонайменше удвічі. Станом на сьогодні на залізниці за штатом налічується усього 15 ревізорів-інструкторів. Оскільки вони працюють за графіком, то щодня працює аж 8 ревізорів-інструкторів для усіх видів пасажирських сполучень на увесь величезний простір залізниці на території семи західних областей України. Коли ми звели в таблицю дані про те, скільки разів потрапляв під перевірку кожен електропоїзд у моторвагонному депо Львів, то вийшло по одному-три рази на один поїзд упродовж місяця. Якщо врахувати, що провідники теж працюють за графіком і теж не на одному електропоїзді, то ймовірність потрапити під перевірку хоча б два рази на місяць є майже нульовою. То, скажіть, для чого ці “плачі” провідників про відволікання їх ревізорами від роботи? Але і при такому стані речей ревізори виявляють дуже багато порушень...

– **До чого на Вашу думку призвело таке різке скорочення чисельності контрольного апарату у приміському русі?**

– До хаосу і повної безконтрольності. Поза контролем

залишилися Королівський, Сарненський, Ковельський та Чернівецький вузли. Час від часу ми посилаємо туди групу ревізорів на кілька днів. Але в нинішній ситуації, при наявності мобільного зв'язку, інформація швидко розповсюджується. Провідники розуміють, що ревізори прибули ненадовго, кілька днів переважають, а далі все входить у стару колею.

– **І який тепер відсоток охоплення ревізіями поїздів приміського сполучення силами 15 ревізорів-контролерів?**

– За минулий рік цей показник становить 0,9 відсотка. Організуючи в Укрзалізниці управління приміських пасажирських перевезень, ревізорів чомусь вирішили скоротити, а нормативну базу не змінили. А інструкції, нагадаю, передбачають не менш ніж 50-ти відсоткову охопленість ревізіями. І навіть ці 0,9 відсотка охопленості виявляють дуже багато порушень. За 2008 рік у поїздах приміського сполучення оштрафовано 4783 пасажирі. Сукупна сума штрафів за безквитковий проїзд становить понад 87 тисяч гривень. За перший квартал 2009 року ревізорами-контролерами оштрафовано 835 безквиткових пасажирів на загальну суму 19 тис грн. Якщо такою мізерною кількістю ревізорів виконано таку роботу, то можемо лише приблизно здогадуватися про реальні масштаби порушень, які не фіксуються, бо, як кажуть,

руки не доходять...

– **І план, який доводиться провідникам, теж не виглядає “напруженим” з огляду на те, що у присутності ревізора, вони збирають значно більше?**

– І цей момент присутній. Тому мені незрозумілий такий “героїзм”, коли провідники мало не кричать, що “дають план”, збираючи по одній-дві-три гривні з пасажирів, які “відкупляються” від провідника половиною ціни квитка. Хто дав право провідникові узяти з пасажирів гроші і не дати йому проїзний документ? Це – грубе фінансове зловживання...

– **А як бути?**

– Якщо пасажир не дає повної ціни квитка, то у нього взагалі не слід брати грошей. Але провідник бере і потім розповідає нам, який він “національний герой”, бо він на ці гроші навбивав у касовому апараті квитків і, таким чином, дав план. А хто його контролював: чи він на всі гроші вибив квитки, чи на половину, чи на третину? Тут і виникає спокуса залишити собі частину готівки. А тепер пригадайте ваше запитання провідникам: чи це нормально, що провідниця за дві гривні перевищення в касі принесла працівнику міліції хабар у 800 гривень – половину зарплати. А на що жити другу половину місяця, якщо півзарплати нема? Тут дуже багато сумних висновків напрашується...