

– Один з найгучніших аргументів провідників полягав в тому, що безквитковий пасажир покладений на відповідальність провідника. Як Ви вважаєте, чи повинен провідник відповідати за наявність безквиткового пасажира?

– В інструкції записано, що за безквитковий проїзд відповідає пасажир. Провідник несе відповідальність у випадку, якщо він не забезпечив вимоги інструкції з облічування пасажирів.

– Поставлю запитання інакше: якщо провідник каже ревізоріві-контролеріві, що у такому-то вагоні є пасажир, якому я запропонував оплатити проїзд, а він відмовився, чи це буде зафіксовано як порушення провідника?

– Ні. У жодному разі це не є порушення провідника. В інструкції про це чітко сказано. Але якщо один, два, п'ять чи десять безквиткових пасажирів, до яких підійшов ревізор, заявили йому, що дали провіднику по дві-три гривні, але квитка від нього не одержали, то тоді до провідника виникають абсолютно обґрунтовані претензії з приводу на-

т.зв. інтелігентних напрямків – трускавецькому, моршинському... Є навіть деяке зростання виручки від пасажирських перевезень, яке можна віднести на їхню заслугу. Але стягти штраф – це дуже непросте справа. Є незначна категорія пасажирів, які заплатять штраф якнайшвидше аби лишень не ганьбитися, є такі, які платять не відразу, над якими треба постояти і переконати їх у цьому. А є такий пасажир, який не платив і ще довго буде усіяло уникати плати за квиток та сплати штрафу. Але якщо цю роботу провадити системно і постійно, то вона обов'язково дасть добрі результати.

– А якщо пасажир не має при собі грошей?

– Тоді закон передбачає можливість складення постанови про адміністративне порушення, якщо у пасажира є документ, що посвідчує його особу – паспорт. Державна виконавча служба останнім часом навіть повертала нам постанови, де на додачу до паспортних даних нема ідентифікаційного коду, хоча це не передбачено КУпАП.

– А якщо і документів нема?

відбувається типово для нинішнього дня – провідник пройшовся по вагонах “із простягнутою рукою” або як із “тацею по церкві”, і, назбиравши тільки йому відому суму, доповів що “дав” план.

– Провідники дуже не люблять ревізорів. Разом з тим я майже не знаю випадків, коли б провідник письмово оскаржив дії ревізора.

– Я згоден, що перевірка – не найприємніша подія. Але ревізор фіксує факт, він не є зацікавлений у “перегинанні” палиці на свою користь, бо йому не доведено ані плану зі штрафів, ані плану з кількості зафіксованих порушень. Скільки буває так, що ревізор склав акт на конкретного провідника, усе відповідає дійсності, провідник підписав цей акт. І за цим актом його покарали або навіть звільнили. А трапляється й таке, що акт склали на провідника, який комусь у депо “дорогий і близький”. Провідник акт підписав, бо дітиса ж ніде... А потім піднімається “хвиля”, починають шукати вину ревізора, “пригадувати”, що ревізор поведився некоректно, розмовляв не так, “вимагав” не те і т.п. І ця тема обговорюється з дня у

апарата. Чи справді провідникам заборонено звірятися через касовий апарат у процесі поїздки?

– Ця заборона введена для того, щоб спонукати провідників працювати чесно, як кажуть, не по-чорному, не по-сірому, а по-білому. Як було раніше? Провідник завершив поїздку в один бік, сів собі, зняв контрольну стрічку, потім підрахував гроші: праві – направо, “ліві” – наліво, і після цього його вже не вплимаєш... Але і це не забезпечує стовідсоткової порядності. Є такі провідники, які за кожним своїм кроком ведуть підрахунок на картці або й на руці собі пишуть оперативну “звітність” по гривнях і по копійках: мінус два, плюс один... І навіть знаючи, що він збирає по дві-три гривні, не даючи квитків, ми не можемо його упіймати, бо він рахує кожну копійку і все у касі в нього сходиться до нуля. Але, наголошую, цього не можна сказати про всіх провідників, це стосується лише частини представників цієї залізничної професії.

– Як на Вашу думку можна оптимізувати роботу з найповнішого облічування пасажирів у приміському транспорті?

## ДУЖЕ ДОРОГО КОШТУЄ ЗАЛІЗНИЦІ...”

явності у нього безквиткових пасажирів. І, що характерно, провідники в багатьох випадках це не заперечують, вони з цим погоджуються і підписують акт.

– А який же вихід із ситуації, як збільшити кількість ревізорів?

– За підтримки керівництва залізниці безпосереднім рішенням начальника залізниці ми частину контролерів-ревізорів, які скорочувалися у 2007 році, перевели у так звані перонні квиткові контролери. І хоча ці контролери не мали таких повноважень як ревізори, але вони допомогли збільшити надходження від продажу квитків на станціях відправлення під час посадок у приміські поїзди.

Згідно з Кодексом про адміністративні правопорушення, штраф за безквитковий проїзд та надлишкову ручну поклажу має право стягувати контролер-ревізор чи ревізор-інструктор пасажирських поїздів і більше ніхто. Тому зараз на залізниці запроваджено контролерів-ревізорів, яким доведені чіткі завдання. Основним критерієм оцінки роботи контролера-ревізора є забезпечення відповідальності пасажира за безквитковий проїзд та інші порушення шляхом накладення штрафу. Разом з тим контролер-ревізор не має права перевіряти роботу провідника і не має права продавати пасажирам тариф за проїзд. Контролери-ревізори почали працювати на

– Стаття 11 Закону України “Про міліцію” надає право затримувати на термін до трьох діб особу без документів, яка скоїла адміністративне порушення, для встановлення особи та з'ясування обставин правопорушення. Але належної допомоги від міліції ми не маємо. Якби таке сталося на якомусь маршруті, я впевнений, що завтра усі довколишні села знали б про те, що вчора наряд міліції зняв з поїзда чоловіка, бо він не мав ні квитка, ні документів. Це сприяло б повазі до закону і безквиткових пасажирів поменшало б, але це не можна проводити як акцію, потрібен систематичний контроль. Якщо це зробити лише один чи два рази, то вже за тиждень все повернеться до початкового стану. У зв'язку з цим у мене є невисловлені претензії до начальників майже усіх локомотивних депо, у числу віданні зараз перебувають приміські залізничні маршрути. На більшості маршрутів є день-два на тиждень, коли наперед відомо, що поїзд буде переповнений чи то у зв'язку з базарним днем, чи святковим, чи перед вихідними... Чому б у такий день не забезпечити у цьому електропоїзді по одному провіднику в кожному вагоні? Виручка зросла б у кілька разів. Але, звичайно, дати план провіднику буде складніше, бо треба працювати з кожним пасажиром, в т.ч. і з тим, який не хоче платити. А замість цього усе

день. І є такі провідники, щодо яких це вже відбувалося не раз і не два. До речі, наприклад, у приміському сполученні за перший квартал цього року ревізори-інструктори склали 143 акти про різні порушення. Серед них – 33 акти про фінансові порушення (надлишок чи нестача грошей в касі провідника), 63 акти про проїзд безквиткових пасажирів через неналежне їх облічування провідниками, 25 актів про перевезення неоплаченого багажу, 22 акти про інші порушення. І все це, нагадаю, при перевірених лише 0,9 відсотка поїздів від загальної кількості, яка курсує по залізниці. Якщо нове керівництво служби приміських пасажирських перевезень правильно поставиться до роботи ревізорів, то кожен наш акт стане допомогою службі й депо, додатково можливістю проаналізувати стан справ і побудувати роботу провідників так, щоб цих порушень надалі не було. При цій нагоді я хотів би закликати керівників усіх відокремлених підрозділів, працівники яких беруть участь у забезпеченні облічування пасажирів не підігрівати надумане протистояння між провідниками та ревізорами, а працювати спільно задля однієї мети – забезпечення повноти облічування пасажирів. У цьому масштабному завданні в кожного є свої обов'язки, які він повинен виконувати сумлінно.

– Ще одне запитання про контрольну стрічку касового

– Вважаю, що усе приміське пасажирське сполучення повинно бути в одних руках. Зараз квиткові каси належать дирекціям залізничних перевезень, за приміські перевезення питають і начальника дирекції залізничних перевезень, і начальника локомотивного депо, і службу приміських пасажирських перевезень. Провідники частково належать до локомотивної служби, частково – до служби приміських пасажирських перевезень. Тому сьогодні відбувається жорстка боротьба за гривню. Дирекція зацікавлена збільшити виручку в касах. А служба приміських перевезень та локомотивна служба навпаки – зацікавлені, щоб виручка зростала у провідників. Я не вважаю такий стан справ правильним, бо він не створює умов для оптимальної роботи. Крім того, на мою думку, потрібно збільшити штат провідників. На сьогодні є багато бажаних влаштуватися на роботу на залізницю, а у провідники, кажуть, ніхто не хоче йти. А мені в це не віриться. Стан справ у приміських пасажирських перевезеннях потребує серйозного маркетингового аналізу з боку профільної служби. Треба визначити ті маршрути, де поїзди необхідно посилити більшою кількістю провідників. Я вважаю також, що необхідно змінити роботу приміського залізничного транспорту так, аби між пасажиром і провідником зникла шкідлива для залізниці “дружба”

та взаємна вигода, коли пасажир дає на півквитка, і це вигідно йому й провіднику. Нам потрібно, щоб між пасажиром і провідником була атмосфера принципової взаємної вимоги, щоб пасажир вимагав від провідника квиток. А для цього залізниці необхідна допомога правоохоронних органів, які можуть серйозно вплинути на психологію пасажира. Потрібна також чітка фіксована сума штрафу, щоб кожен пасажир знав, що штраф за безквитковий проїзд становить конкретну суму. Колись кожен знав, що за безквитковий проїзд в електропоїзді – штраф три карбованці. А зараз маємо ще й спеціальну формулу вирахування цього штрафу. Я не раз бачив, як реагує пасажир на суму штрафу, який йому вираховує ревізор, і я за те, щоб штраф був однаковим незалежно від відстані. Я навіть за те, щоб рекламувати суму штрафу, аби кожен безквитковий пасажир знав: якщо не маєш квитка, готуй, наприклад, 100 гривень, тобто суму, яка усім відома, як штраф. Ну і звичайно, потрібна серйозна законодавча допомога держави, щоб відрегулювати увесь цей механізм контролю. Тоді й з правоохоронних органів можна буде спитати за бездіяльність. Хоча й зараз підстав для цього достатньо. Зараз міліціонер вважає, що він може втручатися лише тоді, коли почнуть бити провідника чи ревізора. Так стається тому, що існує правова колізія. Закон України “Про міліцію” чітко передбачає, що безквиткового пасажира (адмінпорушення) треба затримати, а у Кодексі про адміністративні правопорушення безквиткових пасажирів нема в переліку осіб, які можуть бути затримані за скоєне адміністративне правопорушення.

– Я вважаю, що у такій ситуації працівник міліції, який посилається на Кодекс адміністративних порушень, ігноруючи закон України “Про міліцію”, просто шукає привід аби не виконувати своїх обов'язків.

– Я думаю, що чимало працівників міліції цього взагалі не знають. Вони просто не хочуть цим займатися. А якби пасажира зняли з поїзда, потримали в лінійному відділі міліції. Не три доби, а годину-півтори – цього буде достатньо для того, щоб з'ясувати хто є хто... І тоді ревізор оформить адміністративне порушення, а через тиждень цьому пасажирові, який живе в селі, прийде постанова про накладення адміністративного стягнення, і поки листоноша принесе йому цей конверт, то вже півсела буде знати про те, що Івана притягають до відповідальності, ось тоді це буде наука для усього села. Бо сільський пасажир є більш законослухняний, він не знає тонкощів чинного законодавства і для нього виклик до суду – це дуже неприємна подія.

Розмову вів Ігор ПАРАЦАК