

сажирів похапцем зібрали свої речі і, перелякано озираючись час від часу назад, подалися до виходу на станції Пустомити, вочевидь для того, щоб пересісти на інший потяг. Декілька пасажирів із цієї групи вчинили інакше – пішли наздоганяти провідників, щоб придбати квитки. Так на шляху від Щирця до Львова "зайців" у поїзді відчутно поменшало...

Цього дня троє провідників у

зібрали 1682 грн, крім того, виписано штрафів на суму 240 гривень і тарифу 24 грн. Для порівняння, зазвичай у цьому поїзді провідники продають квитків на суму удвічі меншу. Скажімо, 3 лютого було реалізовано білетів на загальну суму 775 грн, а 10 лютого – на 858 грн. Заселеність поїзда становила 160 відсотків.

У поїзді №6108 Мостиська-Львів 18 лютого (у рамках проведення місяч-

поїзді провідники обілетили пасажирів на суму 1034 грн, восьмого – на 817 грн, а п'ятнадцятого – на 939 грн.

Хто відповідь на просте запитання: чому суми коштів, виручені за реалізацію білетів у поїздах до оголошення місячника і під час його проведення, так відрізняються між собою?!

Може причина у тому, що під час місячника в таких поїздах збільшується кількість провідників, і вони встигають обілетити більше пасажирів? Але якщо є можливість на час проведення місячника підсилити найбільш заселені поїзди більшою кількістю провідників, то чому ця робота не провадиться системно і після завершення місячника? Адже знаходимо ж ми резерви для такої роботи впродовж місяця.

Насправді, заходи, що мають на меті збільшення надходжень від приміських пасажирських перевезень дають залізниці набагато більше, ніж тимчасове збільшення виручки і суми штрафів за безкоштовний проїзд. Такі місячники дають реальну інформацію про ступінь населеності поїздів і обсяги максимальних сум, які можна отримати з певного поїзда у певні дні тижня по всій залізниці. От тільки залізниця поки що чомусь не може максимально

ефективно використати цю інформацію на користь собі.

У підсумку працюємо за "накатною" схемою: керівництво залізниці приймає рішення про проведення місячника, для цього мобілізуємо всі сили – залучаємо працівників станцій, дирекцій, ревізорів, міліціонерів, керівники підрозділів виїжджають у рейди, залучаємо пресу і телебачення, підбиваємо підсумки і доповідаємо про результати. А вже наступного дня після завершення місячника у поїзді знову двоє-троє провідників, які не встигають обілетити всіх безквиткових пасажирів у вагонах, виручка падає.

Не додає оптимізму і той факт, що провідники виконують план здачі коштів на рівні 6-7 тис. грн, тобто заробляють на себе і ще на одну особу, адже у стовідсотково заселених поїздах на дільницях від Стрия, Красного чи Мостиськ до Львова провідник встигає виконати план, обілетивши пасажирів лише у двох-трьох вагонах. Вдавшись до нескладних математичних підрахунків, можна приблизно підрахувати якою була б сума виручки, якби провідникам вдалося обійти увесь поїзд бодай двічі.

Системна робота у цьому напрямку, без сумніву, справила б серйозний виховний вплив на пасажирів, який на решті упевнився б, що, сівши у поїзд, йому не уникнути оплати за проїзд. А вгамувати "норов" безбілетних пасажирів можуть супроводи працівників транспортної міліції, робота яких, до речі, небезкоштовна, має бути насамперед зосереджена на маршрутах із стовідсотковою заселеністю поїздів. Крім того, на певних станціях є лінійні відділи міліції і міліціонери мають повне право, наприклад, на станціях Підзамче чи Скнилів висадити пасажирів і затримати на кілька годин. Підстава – дрібне хуліганство тощо.

То невже про найбільш заселені поїзди та проблеми, які виникають у їх обслуговуванні не здогадуються начальники резервів провідників, керівництво депо, служби, керівний склад дирекцій, ревізори? Зрештою навіть "Львівський залізничник" щороку подає інформацію за підсумками кожного місячника. Та чомусь щоразу ми знову обираємо ту дорогу, де лежать до болю знайомі граблі. Звичайно, можна аргументовано послатися на недосконале законодавство, яке лояльно ставиться до безквиткового пасажирів, і чекати потрібних змін, але ж результати місячників доводять, що вже нині, навіть при цьому недосконалому законодавстві, ми можемо працювати більш ефективно.

Дмитро ПЕЛИХ  
Фото автора



## ЯКЩО МІСЯЧНИК ТРИВАТИМЕ ЦІЛИЙ РІК



дев'ятивагонному поїзді обілетили пасажирів на загальну суму 1886 грн. Тиждень тому у цьому ж поїзді провідники реалізували проїзних документів на суму 1250 грн, а два тижні тому виторг становив 1097 грн – і цю суму було зібрано з поїзда, населеного на 100 відсотків, а провідники на шляху до Львова не встигли навіть в один кінець пройти всі вагони.

Щодо інших напрямків, то, наприклад, 17 лютого у поїзді №6104 Мостиська-Львів чотири провідники

нік) троє провідників при 100-відсотковій заселеності поїзда обілетили пасажирів на суму 1443 гривні. А без оголошення місячника ця сума чомусь утричі менша: 4 лютого – 505 грн, 11 лютого – 443 грн.

Ще одним характерним прикладом є поїзд № 6158 Стрий-Львів. У ньому 22 лютого п'ятеро провідників обілетили пасажирів на суму 2408 гривень. Ревізори оштрафували безбілетників на суму 220 гривень плюс 22 гривні тарифу. А от першого лютого у цьому

