

“Є потреба запровадження єдиних тарифів проїзду у приміському сполученні на території усієї залізниці”

Скасування вісьмох приміських поїздів, обмеження рейсів рейкового автобуса, проведення місячників підвищення доходності від приміських пасажирських перевезень – ось незначна частина заходів, до яких змушена вдаватися залізниця для зменшення збитків від приміського сполучення, де нині на кожну вкладену гривню залізниці повертається лише 12 копійок. До яких заходів ще вдається залізниця, чи слід найближчим часом очікувати підвищення тарифів проїзду у приміському сполученні для зменшення збитковості і чи будуть покращуватися умови проїзду – на ці та інші запитання редакції відповідає начальник служби приміських пасажирських перевезень Мирон Дацко.



– Мироне Степановичу, залізниця щонайменше три-чотири рази впродовж року проводить місячники доходності від приміських пасажирських перевезень. Не став винятком і 2010 рік. Чи вдавалися ви цього разу до якихось принципово нових заходів?

– Місячник підвищення доходності від приміських пасажирських перевезень був організований відповідно до вказівки керівництва залізниці і тривав від 17 лютого до 17 березня. Щоправда, ми продовжили його ще на місяць, оскільки з 15 березня по 15 квітня Укрзалізниця теж оголосила місячник підвищення доходності від приміських пасажирських перевезень. Для виявлення безквиткових пасажирів і максимального їх облічування у найбільш заселених поїздах було збільшено кількість провідників. Якщо зазвичай у таких поїздах працює два провідники, то ми збільшили їх кількість до п'яти осіб, залучили ревізорів, службу охорони, працівників міліції, працівників різних служб. Відповідну роботу проводили не тільки у густонаселених поїздах, а й на станціях, де безквиткових пасажирів не допускали на перони для посадки в поїзд. Особливістю цього місячника є те, що основну увагу ми зосередили не тільки на вечірніх поїздах, а й на ранкових, якими пасажири їдуть до обласних центрів на роботу. Для цього були складені графіки супроводу поїздів.

– Чи встигали облітити всіх пасажирів п'ятеро провідників?

– Як показала практика, навіть п'ятьох провідників замало на восьмивагонний поїзд, адже пасажирів у цих поїздах стільки,

що провідники, наприклад, під час руху від Стрия до Львова ледь встигали пройти від хвоста до голови поїзда. Я вже не кажу, про можливість пройти усі вагони бодай двічі, бо на кожній зупинці в поїзд заходять нові пасажири, в т.ч. у ті вагони, де провідники вже облітили пасажирів. Але попри це, провідники здавали виручку удвічі-втричі більшу, ніж в аналогічні дні тижня до проведення місячника. При тому, що й на станціях збільшувалася виручка від реалізації приміських квитків. Тобто ми впритул підійшли до питання збільшення провідників у густонаселених поїздах, щоб на кожен вагон був один провідник. І цей провідник виконуватиме місячний план здачі коштів, отриманих від реалізації квитків у поїздах.

– Чи важко було забезпечити по чотири-п'ять провідників на поїзди?

– Під час місячників ми якнайраціональніше організували роботу провідників. З малонаселених поїздів знімали частину провідників і ставили на густонаселені. Знявши провідника з малонаселених поїздів, ми, можливо, втрачали 10 гривень, але перевівши його на густонаселені, отримували в десятки разів більше коштів.

– Скільки ж поїздів було охоплено перевітками під час місячника?

– Під час місячника, ініційованого керівництвом залізниці, перевірено 847 поїздів на шляху прямування, на вокзалах здійснено 1069 перевірок. При посадці у поїзди виявлено 20 220 безквиткових пасажирів, яких було направлено в каси вокзалів, у поїздах виявлено – 463 безбілетники. Працівники транспортної міліції виявили 15 порушень правил проїзду, 54 порушення антиалкогольного законодавства, 118 випадків куріння у невідповідних місцях та 10 випадків дрібного хуліганства (образа посадових осіб, провідників і ревізорів, що трапляється під час виконання ними своїх посадових обов'язків). Ревізори встановили 10 випадків куріння у невідповідних місцях. Порушників оштрафовано. Досить багато виявлено та вилучено підроблених, недійсних та протермінованих документів. Зокрема, 4 підробні абонементні

квитки та 52 недійсних, 112 недійсних квитків, 22 недійсні форми № 4 та 11 посвідчень. Упродовж місячника за плану 3,531 млн грн виручка від реалізації квитків становила 3,656 млн грн. Виконання плану становить 103,5 відсотка.

Під час місячника, оголошеного Укрзалізницею, ми працювали за звичною схемою, змінивши тільки графіки супроводу поїздів.

– Чому ж тоді за такою схемою провідники не працюють постійно, а тільки під час місячників?

– Така схема роботи провідників була, власне, випробувана під час місячника. Зараз перед кожним начальником моторвагонного депо стоїть завдання продовжувати цю практику надалі, щоб вони підходили диференційовано до роботи провідників залежно від напрямків і заселеності поїздів.

Варто серйозно працювати із регулюванням складів приміських поїздів, щоб не відправляти в рейс 8 – 10-вагонні поїзди із населеністю 30 відсотків, а використовувати для таких маршрутів 4 – 6-вагонні. Натомість вільні вагони причіпляти до поїздів, де населеність становить понад 100 відсотків. Які це поїзди, ми знаємо.

– Які висновки зроблено під час проведення місячників, і чого слід очікувати після його закінчення?

– Місячник показав, що треба стежити не тільки за безквитковими пасажирами, а й за роботою провідників. Тому після місячника будуть створені оперативні групи, які складатимуться з працівників воєнізованої охорони, ревізорів, транспортної міліції, підрозділів приміських пасажирських перевезень, які перевірятимуть роботу провідників, виручку, заселеність поїздів.

Ми повинні комплексно підходити до зменшення витрат на приміське сполучення. Нині на кожну вкладену гривню залізниці повертається лише 12 копійок, тож маємо вживати заходи для покращення ситуації. Відповідно до моніторингу заселеності поїздів, з 10 квітня відмінено 8 малозаселених приміських поїздів. Окрім того, актуальним є питання про відміну деяких зупинок, адже у нас є чимало зупинок пунктів, де пасажирів взагалі немає, або два-три впродовж тижня. Такі заходи також сприятимуть зменшенню експлуатаційних витрат. Є проблема щодо нічних поїздів. Слід розглянути доцільність їхнього курсування, бо зараз вони возять “повітря”. Раніше була доцільність у їхньому курсуванні, оскільки багато великих підприємств працювало у кілька змін і людям потрібно було добиратися до місця праці. У нас же і вдень багато підприємств простоюють без роботи. Таким чином, ми зможемо вивільнити рухомий склад задіяти на інших дільницях, де є

пасажири. Як варіант, призначати сезонні поїзди, наприклад: дачні, зимові, курортні чи туристичні. На певних напрямках варто обмежувати курсування поїздів до кількох днів на тиждень. До речі, з 15 квітня відмінено курсування кількох маршрутів міського рейкового автобуса, адже середня заселеність його становить 20 відсотків і він є збитковий. Пасажири переважно користуються ним зранку і ввечері.

Один із шляхів збільшення надходжень коштів у приміському русі – комерційні поїзди. Нині Львівська залізниця має комерційний поїзд сполученням Львів-Самбір-Добромилі. Залізниця уклала договір із футбольним клубом “Львів” про курсування цього поїзда у дні проведення футбольних матчів.

– Чи будуть цього року змінюватися тарифи на проїзд?

– У приміському русі ми двічі підвищували тарифи на проїзд у минулому році: в лютому і в липні, загалом на 36 відсотків. Розглядаючи можливість підняття тарифів, потрібно враховувати тарифну політику нашого основного конкурента – автоперевізника, щоб не втратити пасажирів, який може пересісти на маршрутні таксі. Особливо це стосується тарифів першої-третьої зон. Нині діє три приміські тарифи. У Львівській, Рівненській та Волинській областях тариф першої зони (1-5 км) становить 3 грн, другої (6-10 км) – 3,5 грн, третьої (11-20 км) – 4,5 грн, четвертої (21-30 км) – 5,5 грн, п'ятої (31-40 км) – 5,5 грн, шостої (41-50 км) – 6 грн. У Тернопільській, Івано-Франківській та Чернівецькій областях тариф першої-другої зон – 3 грн, третьої-п'ятої – 5 грн, шостої – 7 грн. Найнижчі тарифи у Закарпатській області, першої зони – 2,3 грн, другої – 2,75 грн, третьої – 3,4 грн, четвертої – 4,05 грн, п'ятої – 4,6 грн і шостої – 5,1 грн.

У зв'язку з необхідністю наближення вартості приміських пасажирських перевезень до собівартості та з метою більш повного відшкодування витрат на перевезення пасажирів ми хочемо зробити єдині тарифи по всій залізниці. Це значно спростить розрахунки з пасажирами. Плануємо, щоб у всіх областях тариф першої-другої зон становив 3 грн, третьої-четвертої – 5 грн, п'ятої – 7 грн, шостої-сьомої – 8 грн, восьмої-дев'ятої – 10 грн, десятої-п'ятнадцятої – 11 грн, шістнадцятої-двадцять першої – 12 грн.

– Чи у всіх поїздах діє послуга вартістю одна гривня на оформлення квитка у поїзді? Скільки додатково коштів надходить завдяки цій послугі?

– Нині така послуга діє у поїздах, що курсують у Львівській та Тернопільській областях. У середньому на місяць це дає нам додатково 10 тис. грн. Хоча є і непряма вигода, бо дорожчий на гривню квиток у поїзді, спонукає

багатьох пасажирів купувати квитки в квиткових касах. Досвід показує, що одна гривня – невеликі гроші, але частина пасажирів не проти її зекономити, придбавши квиток у квитковій касі. І це добре, адже ми можемо бути впевнені, що пасажир у касі бере квиток на ту відстань, на яку справді їде.

– Як надходять відшкодування з місцевих бюджетів за перевезення пільгових категорій пасажирів?

– За 2009 рік обласні адміністрації заборгували залізниці 2,862 млн грн. Цю заборгованість повернули майже всі області, окрім Рівненської та Волинської областей, які заборгували відповідно 683 тис. грн та 80 тис. грн. Упродовж першого кварталу цього року області вже перерахували майже 4,6 млн грн.

– Під час місячника ви неодноразово були у складі груп перевірок. Які ваші враження?

– Щодо роботи провідників і груп перевірки, то особливих зауважень до них немає, вони працювали так, як належить, і результати перевиконання плану надходжень коштів це підтверджують. А от пасажири приємно здивували. Культура їхньої поведінки змінилася на краще, вандалізму як такого у поїздах уже немає. Хоча ще трапляються випадки пошкодження поїздів. Є поодинокі випадки крадіжок частин з моторвагонного рухомого складу. Таких випадків упродовж першого кварталу цього року зафіксовано 28. Однак основні порушення – це куріння і розпивання алкогольних напоїв у невідповідних місцях. Навіть сміять пасажири значно менше, ніж це було, скажімо, три роки тому. Значно покращився санітарно-культурний стан приміських поїздів.

– До речі, про санітарно-культурний стан. Як служба готується до літнього періоду пасажирських перевезень?

– У рамках підготовки поїздів до літнього періоду пасажирських перевезень 26 березня розпочався місячник поліпшення санітарно-культурного стану в поїздах. А з першого квітня розпочався весняний комісійний огляд, відповідно до якого всі поїзди заплановано ретельно відмити, деякі пофарбувати, відремонтувати санвузли, а деякі замінити. У нас є поїзди, у яких ми на зимовий період року відключаємо воду через те, що у них немає підігріву баків, і взимку вода у системі могла замерзнути. На базі Івано-Франківських дорожніх механічних майстерень буде відновлено виготовлення санвузлів для приміських поїздів, на сьогодні нам потрібно їх 35 одиниць. Отже, під час літніх пасажирських перевезень всі приміські поїзди будуть з водою і в належному санітарно-культурному стані.

Розмовляв Дмитро ПЕЛИХ
Фото автора