



(Закінчення. Поч. на 1 стор.)

Заступник начальника Львівської залізниці з рухомого складу і матеріально-технічного постачання Іван Груник ознайомив усіх присутніх з історією залізниці та депо, а також коротко розповів про стан справ у приміському господарстві Львівської залізниці.

– Приміські пасажирські перевезення ніколи не були прибутковими, – говорить Іван Груник. – Минулого року залізниця зазнала збитків від організації та здійснення приміських пасажирських перевезень на суму 510 мільйонів гривень. Велика сума коштів була невідшкодована місцевими органами самоврядування за перевезення пільгових категорій пасажирів. На сьогодні уже частина областей прийняла бюджети, тому є сподівання, що кошти за перевезення пільговиків надходитимуть вчасно. У приміських перевезеннях

лення нової системи роботи залізничного транспорту, – зазначив Леонід Лобойко. – Адже приміського господарства, як окремої складової, не було. Зараз є Головне управління приміського господарства, а на залізницях – служби. Такий підхід дозволяє більше уваги приділяти приміським пасажирським перевезенням, покращувати умови праці, перевезення пасажирів, зменшувати збитковість приміських перевезень тощо. У приміському пасажирському господарстві є чимало проблем, основною з яких є збитковість. Варто відзначити, що порівняно з попередніми роками (до створення Головного управління і служб приміських пасажирських перевезень) зараз маємо позитивні результати: збільшуються доходи, зростає кількість облічених пасажирів, збільшуються суми компенсацій за перевезення пільгових категорій пасажирів тощо. Створення структури

цей показник не надто втішний для всіх залізниць, окрім Одеської, оскільки ці залізниці зменшили проти аналогічного періоду минулого року перевезення пасажирів, особливо платних.

Втім, збільшується кількість поїздів підвищеного комфорту. На залізницях України експлуатується 50 таких складів – шість із них – дизель-поїзди. Найбільше таких поїздів експлуатує Південно-Західна залізниця. Можливо, на початку експлуатації цих поїздів є певне незадоволення у пасажирів, але в кінцевому підсумку вони приносять більше коштів і дозволяють подорожувати у значно комфортніших умовах. Ці поїзди за перший квартал цього року дали 29,3 млн грн доходів.

Безквитковий проїзд – серед основних проблемних питань, характерних для всіх залізниць. За словами Ігоря Мариненка, цього року проводилися активні заходи з виявлення безквиткових пасажирів, найефективніше у цьому напрямку спрацювала Одеська залізниця. Основною проблемою безквиткового проїзду є те, що на багатьох станціях нема квиткових кас, а провідники не встигають облічувати всіх пасажирів – здебільшого через недоукомплектованість штату провідників. Водночас, мало уваги приділяється реалізації абонементних квитків. Багато пасажирів їздять за підробленими посвідченнями, формами, а рівень виявлення і вилучення таких посвідчень вкрай низький.

Було поставлене питання й про чергування локомотивними та поїзними бригадами в поїздах у пунктах відстою, оскільки трапляються випадки, коли сторонні особи за кілька годин розкомплектовують рухомий склад або розмальовують його. Це при тому, що на станціях дислокуються відділення міліції.

Назріло питання відмови у приміському пасажирському господарстві від такого показника, як тонно-кілометрова робота. Бо курсування подовжених складів поїздів за відсутності пасажирів призводить до збільшення експлуатаційних витрат.

Упродовж першого кварталу цього року зафіксовано понад дві тисячі затримок поїздів перед вхідними сигналами. А це – значні кошти за перевикористання електроенергії та палива. Керівництво головного управління приміських пасажирських перевезень рекомендує ці витрати відносити до тих служб, з вини яких сталися такі затримки.

Але, попри всі недоліки, які ще існують, Ігор Мариненко зазначив, що вперше в історії залізниць України у 2009 році приміське сполучення стало менш збитковим, ніж пасажирське.

Як розповів начальник служби приміських пасажирських перевезень Одеської залізниці Євген Ткаченко, для зменшення збитковості приміських пасажирських перевезень залізниця вдалася до жорстких заходів із виявлення безквиткових пасажирів.

– Ми організували перевірку квитків по прибуттю поїздів на станції Одеса Головна, – розповідає Євген Ткаченко. – Така робота була надзвичайно ефективною, оскільки при перевірці десятих поїздів ми виявили понад 300 безквиткових пасажирів. Це при тому, що за чотири місяці наші ревізори виявили

лише 157 безквиткових пасажирів. Усі “зайці” були облічені вже на станції. Для пасажирів ця процедура не дуже приємна, зазвичай вони не хочуть платити, тому було чимало скарг на те, що ми не маємо права так чинити. Але така процедура відповідає правилам перевезення пасажирів. І це є хорошим виховним заходом для пасажирів, які намагаються економити на оплаті за проїзд.

Вважаю, що нині треба вдаватися до технічних засобів контролю, зокрема встановлення відеоспостереження у поїздах. У нас такими системами обладнано два поїзди. Завдяки цьому вдалося притягти до дисциплінарної відповідальності локомотивні бригади та провідників за недбале виконання посадових обов'язків на шляху прямування. Кожного тижня показуємо на нараді провідникам фрагменти відеозйомки порушень, які трапляються під час виконання ними посадових обов'язків. Ми зіткнулися з проблемою обробки великої кількості відзнятої інформації. Знаємо, що в Росії є програма, яка аналізує відеоспостереження. Ця програма дає можливість, зокрема, рахувати людей, фіксувати, чи підходив провідник до пасажира, чи ні тощо. Було б добре, якщо така програма була у всіх моторвагонних депо.

До речі, на Одеській залізниці 24-ма стаціонарними відеокамерами обладнане й моторвагонне депо Одеса-Застава. Встановлені вони так, щоб одна відеокамера була в полі зору іншої. Відеокамери знаходяться і на території, й у цехах та КПП. Це значно підвищило дисципліну на підприємстві.

Юрій Запорожцев. – При різних тарифах до нас постійно надходили скарги від пасажирів, мовляв, чому в один бік поїздка дешевша, а у зворотний, за такої ж відстані – дорожча. Ми дійшли порозуміння в цьому питанні з обома обласними адміністраціями. Щоправда, зараз тариф проїзду першої зони у нас становить 2,5 грн, а, наприклад, у маршрутках поїздка на таку відстань коштує 5 грн. Найближчим часом хочемо підняти тариф проїзду до 3,5 грн. Вважаю, що й інші залізниці, якщо поставлять собі таку мету, зможуть домогтися єдиних тарифів.

А от начальник служби приміських пасажирських перевезень Львівської залізниці Мирон Дацко вважає, що приміські пасажирські перевезення вийдуть на новий рівень тоді, коли пільги на проїзд у приміському транспорті буде замінено адресною допомогою.

– Сьогодні співвідношення пасажирів пільгових категорій з платними п'ять до одного, зокрема, 83 відсотка – питома вага безкоштовного проїзду у приміському сполученні, – говорить Мирон Дацко. – А ми всі знаємо, що місцевими органами самоврядування далеко не всі витрати компенсуються. Якби пенсіонерам давали адресну допомогу й вони платили в поїздах за проїзд, то ситуація виглядала б інакше. Водночас варто запровадити фіксований штраф за безквитковий проїзд. Але для цього необхідно затвердити відповідний закон.

Серед інших дій, до яких повинна вдатися залізниця для збільшення доходів від приміських перевезень – збільшення кількості провідників у густонаселених



є ряд інших проблемних питань, а тому хотілося б, щоб більшість їх була вирішена. Ми розуміємо, що приміські пасажирські перевезення – це соціальний транспорт, який зранку привозить людей до місць праці, а ввечері відвозить додому, тому такі поїзди курсуватимуть постійно. Але найбільш збиткові ми змушені відмінати. Водночас розвиватимемо комерційні поїзди, які дають доходи. Один із таких поїздів експлуатується на ділянці Львів–Рівне – це поїзд підвищеної комфортності. А з першого червня на ділянці Львів–Тернопіль курсує рейсовий автобус, який долає відстань у 141 кілометр за 1 годину 40 хвилин.

В.о. заступника генерального директора Укрзалізниці Леонід Лобойко зазначив, що потрібно визначити найхарактерніші проблеми для всіх залізниць і намагатися їх вирішити ще на початку літніх пасажирських перевезень.

– Нині ми на початку станов-

приміських пасажирських перевезень – правильне і далекоглядне рішення. Я вже знаю наші позитивні напрацювання, тому нині хотів, щоб ви зупинилися детальніше на невирішених питаннях та проблемах.

Начальник Головного управління приміських пасажирських перевезень Ігор Мариненко ознайомив усіх присутніх із цифрами. Зокрема те, що у першому кварталі цього року пасажирообіг в Укрзалізниці становив понад 4,13 млрд пасажиро-кілометрів, з них на Львівській залізниці – 646 млн пасажиро-кілометрів.

– Львівська залізниця завжди бере підвищені плани пасажирообігу, реалізації квитків та виручки, – зауважив Ігор Мариненко. – Щоправда, цей план часом недо виконується, але темпи зростання доходів у неї кращі, ніж в інших залізницях.

Загалом по Укрзалізниці перевезено 86,3 млн пасажирів. З них Львівською залізницею перевезено 13,1 млн пасажирів. Щоправда,



– У депо була навіть спроба крадіжки, – продовжує Євген Ткаченко. – Працівник хотів винести в'язку дров, а для того, щоб вийти непоміченим, підняв вгору лопатою об'єктиві відеокамери, але не врахував, що його дії фіксує сусідня відеокамера. Після цього інциденту ми зібрали всіх працівників і продемонстрували відеозапис. Ми не стали звільняти цього працівника, але він сплатив 800 гривень штрафу. Думаю, що і в нього, і в інших депонач після цього зникло бажання щось несанкціоновано виносити з депо.

Начальник служби приміських пасажирських перевезень Донецької залізниці Юрій Запорожцев у коментарі “Львівському залізничнику” зазначив, що Донецька залізниця єдина, на території якої діють єдині тарифи по двох областях – Донецькій та Луганській, які вона охоплює.

– До єдиних тарифів ми прийшли не випадково, – говорить

поїздах, відміна нерентабельних поїздів, де населеність становить менше 10 відсотків, серед яких і нічні поїзди, які раніше возили людей на великі підприємства, що працювали в кілька змін. Слід розглянути можливість відміни зупинок, на яких переважно нема пасажирів. Один із шляхів збільшення надходжень коштів у приміському русі – комерційні поїзди. Нині Львівська залізниця має комерційний поїзд сполученням Львів–Самбір–Добромиль. Залізниця уклала договір із футбольним клубом “Львів” про курсування цього поїзда у дні проведення футбольних матчів. А також поїзд сполученням Львів–Рівне. Свій внесок у покращення роботи провідників і збільшення виручки дасть запровадження єдиних тарифів по всіх дирекціях залізничних перевезень. Над цими заходами Львівська залізниця працює.

Дмитро ПЕЛИХ
Фото автора