

У червні на базі методично-інформаційного бюро Львівської залізниці відбулася міжнародна нарада Укрзалізниці та представників адміністрації залізниць Республіки Польща, на якій було підбито попередні підсумки та визначено подальші плани з підготовки господарств до проведення фінальної частини чемпіонату Європи з футболу 2012 року.

Відкрив нараду в.о. генерального директора Укрзалізниці Леонід Лобойко. Він зазначив, що сьогодні у залізничних адміністраціях України та Польщі залишилося мало часу для узгодження всіх заходів із перевезення великої кількості вболівальників з усіх країн Європи.

Із коротким привітанням до учасників наради звернувся в.о. начальника Львівської залізниці Богдан Піх.

– Нас тішить, що ця нарада проводиться у Львові. За своїм географічним розташуванням наше місто зручне як для української, так і для польської сторін, – зазначив Богдан Піх. – Тим більше, що все залізничне сполучення між Польщею та Україною іде через Львівську залізницю. Це дає нам можливість повністю володіти ситуацією у питаннях підготовки до Євро-2012 та активно долучатися до вирішення намічених завдань.

Робота наших залізниць завжди була прикладом активної співпраці провідних галузей народного господарства Польщі та України. І ми впевнені, що так буде і в питаннях підготовки до проведення чемпіонату Європи з футболу 2012 року. Думаю, що тепер нам треба зустрічатися частіше, і результатом кожної такої зустрічі повинен бути прогрес у нашій спільній роботі з організації міжнародного перевезення пасажирів.

У своєму виступі на нараді директор Бюро стратегії і міжнародного співробітництва АТ ПКП Мар'ян Лукасяк наголосив, що у всій системі підготовки і проведення Євро-2012 залізничний транспорт не повинен бути слабкою ланкою транспортних систем.

– Тим більше, що маємо приклади, коли саме залізничний транспорт дуже добре впорався з обслуговуванням таких спортивних подій, зокрема футбольного чемпіонату в Німеччині, – повідомив Мар'ян Лукасяк. – У звіті міністра внутрішніх справ Німеччини було зазначено, що німецькі залізниці виявилися єдиним видом транспорту, який безперебійно обслуговував масові перевезення вболівальників. Додатково залізницею було перевезено понад 15 млн пасажирів, відкрито курсування 370 спеціальних пасажирських потягів далекого сполучення та 10 тис. місцевого сполучення. До цього варто додати, що німецькі залізниці були офіційним партнером та генеральним спонсором футбольного чемпіонату.

– Я звертаюся до наших польських колег із проханням зробити запит до німецьких залізниць та отримати від них інформацію про конкретну кількість вболівальників футбольного чемпіонату світу 2006 року, які приїхали з-за кордону, – запропонував польській делегації Леонід Лобойко. – Нас дуже цікавить, скільки конкретно було шанувальників футболу з кожної країни та якими видами транспорту вони прибували до ФРН. Сподіваюся, що така інформація допоможе обом нашим країнам під час планування додаткових пасажирських перевезень до Євро-2012. Крім того, є пропозиція провести силами Укрзалізниці та польських залізниць спеціальні маркетингові дослідження для виявлення кількості потенційних пасажирів, що скористаються залізничним транспортом для прибуття на футбольні матчі Євро-2012. Це дозволило б



отримати реальну ситуацію в секторі обслуговування футбольних вболівальників.

Сьогодні маємо три варіанти перевезення великої кількості пасажирів між нашими країнами: перестановка візків пасажирських вагонів, застосування вагонів, обладнаних системою SUW-2000, та пересадка пасажирів на кордоні.

Є ще один додатковий варіант, коли вболівальники з країн СНД прибували б по широкій колії з України безпосередньо до Польщі – до Кракова та Катовіце, куди підхо-

дуть широка колія. Далі може здійснюватися їх пересадка на польські поїзди місцевого сполучення. Крім того, пропоную вже сьогодні максимально використовувати ті 9 вагонів, обладнаних системою SUW-2000, що вже є в парках Укрзалізниці та ПКП. У цього рухомого складу великий потенціал, бо зменшення в кілька разів часу переходу із широкої колії на вузьку і навпаки серйозно покращує якість обслуговування пасажирів на прикордонних переходах.

ЗАЛІЗНИЧНІ МАРШРУТИ ЄВРО-2012

Після завершення наради кореспондент “Львівського залізничника” звернувся до її учасників із проханням прокоментувати підсумки зустрічі.

В.о. заступника генерального директора Укрзалізниці Леонід Лобойко:

– Такі зустрічі відбувалися і раніше, проте сьогоднішня особлива тому, що не лише чітко відомо, що чемпіонат Європи з футболу 2012 року точно відбудеться в Україні, і вже затверджено всі графіки підготовки до нього. Це значить, що, по-перше, часу на розкачування у нас практично не залишилося. А по друге – усі об'єкти залізничної інфраструктури (вокзали, колійне господарство та багато іншого) після проведення футбольного чемпіонату будуть служити нашим пасажиром.

Загальновідомо, що залізничні міжнародні сполучення – вигідні й зручні, але їх сьогоднішній обсяг незначний у порівнянні з іншими видами пасажирських перевезень. Чомусь пасажир із нашого західного кордону їде до нас не так інтенсивно, як наш до них. Тому сьогоднішнє завдання – збільшити обсяг цих перевезень. Ось тема для роздумів: незважаючи на практично безвізовий в'їзд із Євросоюзу до України, потік від нас до країн Євросоюзу все ж переважає.

треба раніше привезти до України.

Далеко не всі за кордоном знають, що такого стадіону, як у нас в Донецьку, нема ніде. Хай про це дізнаються у Європі. А того, що сьогодні вже зроблено у Харкові, поки що нема ніде в Україні. Хай приїжджають до нас і побачать, як будуються стадіони у Львові, Києві. Нам сьогодні є що показати.

– На нараді піднімалося питання про використання широкої колії. Якою була реакція наших польських партнерів?

– На цьому засіданні ми намагалися відійти від звичайної напрацьованої роками схеми ведення таких зустрічей і докорінно змінили її. На мій погляд, дуже добре, що польська делегація сприйняла такий підхід та підтримала його. Щодо питання використання широкої колії, то сьогодні Україна разом із Росією залишилася тримачем широкої колії, наші західні сусіди – вузької. Але у них від минулих часів залишилася і широка колія. Тому цілком природним є бажання Укрзалізниці використовувати її для міжнародних пасажирських перевезень.

Проблема тут у тому, що, на відміну від України, залізничне господарство наших західних сусідів не має централізованого державного керування. І їм необхідно серйозно займатися договірними зобов'язаннями, без яких не буде взаємодії. Наука заробляння грошей на міжнародних пасажирських перевезеннях досить складна, тут існує багато нюансів. Саме тому ми всіляко намагаємося не лише підняти якість обслуговування пасажирів, а й зменшити час проходження митних процедур на кордоні. Одне з джерел – ширше застосування системи SUW-2000, адже замість перестановки колісних візків, на що необхідно витратити приблизно дві години, витрачаємо лише 30 хвилин. Тому необхідно якомога повніше використовувати те, що вже є.

– Як ви оцінюєте результати зустрічі?

– Ми намагалися якомога повніше показати своє бачення ситуації з міжнародними пасажироперевезеннями та викласти пропози-

ції щодо її покращення. Звичайно, об'єднати три або п'ять залізничних господарств, а саме така сьогодні ситуація у наших польських партнерів, та забезпечити координацію їхніх дій – завдання не з простих. Та вважаю, що його можна вирішити так, як це спромоглася зробити Німеччина під час організації масових перевезень вболівальників під час минулого чемпіонату світу з футболу. Німці тоді не лише добре справилися із завданням, а й отримали непоганий прибуток. Наше завдання – старанно вивчити цей досвід і впровадити його в себе ще до початку Євро-2012. Ще одне важливе питання, яке ми запропонували до розгляду нашим польським партнерам, – можливість запровадження спеціальних акційних проїзних тарифів для вболівальників. І ця пропозиція буде вивчатися, адже наше спільне завдання – забезпечення якомога ефективнішого функціонування залізничного транспорту під час проведення чемпіонату.

В.о. начальника Львівської залізниці Богдан Піх:



– Сьогодні все залежить від того, на яких стадіонах будуть проводитися ігри чемпіонату. Відповідно до цього Львівська залізниця буде планувати додаткові маршрути поїздів. Щодо варіантів організації перевезення пасажирів на

Євро-2012, то ми розглядаємо три основних: перестановка вагонних візків, застосування вагонів, обладнаних системою SUW-2000, та пересадка пасажирів на кордоні. Тобто в останньому випадку пасажирі будуть рухатися територією Європи колією європейської ширини, а потім пересідати у наші вагони і далі рухатися в Україні по нашій колії та навпаки. Тут усе залежить від місця проведення конкретних футбольних змагань. Інформацію щодо планування організації додаткових маршрутів для футбольних шанувальників повинна надати УЄФА.

Треба додати, що через кілька років в Росії відбудеться Олімпіада в Сочі, і нам вже необхідно готуватися до організації додаткового руху через Мостиська та південь України з виходом на Кавказ.

– Богдане Петровичу, як із мовною підготовкою працівників залізниці до Євро-2012?

– На нараді питання мови не розглядалося, але Львівська залізниця працює в цьому напрямку. Ми підбираємо категорію людей, що володіють іноземними мовами, думаю, що у першу чергу це буде молодь, яка має певний фундамент знань з іноземних мов. Ми допоможемо їм вдосконалити свої знання для того, щоб можна було спілкуватися з іноземними пасажиром. У першу чергу знання іноземної мови буде необхідне білетним касирам та провідникам вагонів.

За підсумками наради прийнято спільний протокол, де визначено конкретні кроки з підготовки до проведення Євро-2012. Зокрема, прийнято попередню пропозицію щодо збільшення руху пасажирських поїздів через основні пункти переходу на період проведення чемпіонату Європи з футболу 2012 року: одна пара поїздів сполученням Щецин–Пшемисль-Київ (до 8 вагонів польських залізниць); одна пара поїздів сполученням Гдиня–Дорохусь-Київ (12 вагонів польських залізниць); одна пара поїздів сполученням Київ–Варшава–Гдиня (12 вагонів Укрзалізниці) і одна пара поїздів сполучення Київ–Пшемисль–Краків–Закопане (до 8 вагонів Укрзалізниці).

У пересадковому сполученні на переході Дорохусь–Ягодин – до 4 пар поїздів з організацією пересадки на станціях Дорохусь та Ягодин. На переході Пшемисль–Мостиська-II – до 7 пар поїздів з організацією пересадки на станції Пшемисль.

Олександр ГЕРШУНЕНКО
Фото автора