

# У ПРИМІСЬКОМУ СПОЛУЧЕННІ

(Закінчення. Поч. на 1 стор.)

## Покриття витрат – усього 10 відсотків

Заступник начальника залізниці з рухомого складу і матеріально-технічного постачання **Мирон Дацко:**



– На залізниці неодноразово вживали різні заходи для збільшення виручки у приміському сполученні. Створені посадкові групи від вузлів, працювали ревізори, наказом начальника залізниці запроваджена премія для провідників залежно від перевиконання плану виручки. Однак на сьогодні ситуація з дохідністю приміських перевезень не покращується. Аналіз засвідчує, що доходи в приміському сполученні за минулий рік становлять 80 млн грн, а експлуатаційні витрати – 789 млн грн. Тобто збитки в розмірі 709 млн грн. Покриття витрат – усього 10%, це означає, що від однієї гривні нам повертається лише 10 копійок. Від платних перевезень залізниці отримує лише 6,7%, тобто з однієї гривні, яку заплатив пасажир, – 6 коп. На інших залізницях цей показник є вищим. Питома вага безкоштовних перевезень пасажирів на Львівській залізниці – 82%, лише 18% пасажирів перевозимо платно. Середня населеність поїзда становить 40,5 особи на вагон. Населеність – це облічування пасажирів – і за пільговими, і за звичайними квитками. Мова йде і про обов'язкове оформлення так званих “нульових” квитків, адже кожен такий квиток – це реальний облік перевезених пасажирів пільгових категорій і можливість продемонструвати цей облік обласним адміністраціям. Це дає можливість зменшити збитковість у приміських перевезеннях. І у цьому питанні все зазвичай залежить від провідника.

Доходи на один відправлений поїзд на залізниці за минулий рік становлять 750,5 грн, витрати – 3770,6 грн, тобто витрат майже в 10 разів більше. Збитки на один відправлений поїзд – 6620 грн. За минулий рік утримання провідників коштувало залізниці майже 21,5 млн грн. Це – величезна сума, яку треба не просто десь взяти, а заробити. Тому для нормальної роботи провідник повинен забезпечити суму виручки, яка покриє витрати на оплату праці з нарахуваннями. Бо звідки в іншому випадку брати ці кошти? Раніше провідники нарікали, що їм у роботі заважають ревізори, зараз ревізори не працюють, але ситуація не покращилася. Скоріше навпаки. Під час перевірок у поїздах бачимо численні порушення в облічуванні пасажирів. Постає питання про пошук іншої системи, яка б реально забезпечила ріст доходів, зменшила відсоток фінансових зловживань, докорінно змінила сьогоднішню ситуацію.

Ви знаєте, що зараз на залізниці нелегкий фінансовий стан. За грудень оплата електроенергії коштувала магістралі 75 млн грн, газу – 18 млн грн, а ще потрібні кошти для того, щоб заплатити податки, виплатити заробітну плату. А звідки взяти гроші? Тому треба збільшувати виручку від приміських пасажирських перевезень, принаймні – зменшити їхню збитковість.

## За зловживання буде покарання

Начальник служби приміських пасажирських перевезень **Ігор Войціховський:**

– Насамперед зазначу, що, згідно з протоколом засідання робочої комісії представників Укрзалізниці і Ради профспілки залізнич-



ників і транспортних будівельників, дозволяється працювати не більше, ніж 50 років, тому через 10 років їх потрібно буде різати на металобрухт. “Допомагають” нам і дорожньо-транспортні пригоди з вини водіїв, які завдають суттєвої шкоди рухомому складу.

Станом на 31 січня цього року на залізниці працювало 543 провідники у приміському сполученні, їх кількість зменшується внаслідок розірвання контрактів через фінансові порушення. План виручки з реалізації квитків за минулий рік становив 29,8 млн грн, а за фактом – 27,4 млн грн (92%). За січень цього року планове завдання виконано на 72,7%, а до показника за січень 2012 року – на 97,2%. Облічування пасажирів через каси становить 94,9% до факту минулого року. Зниження показників у порівнянні з аналогічним періодом 2012 року спостерігається в багатьох підрозділах. Постає закономірне питання: чому? Зокрема на вокзалі станції Львів – 93,9% до факту минулого року, у пасажирському вагонно-



Західна – на 19,7%. Цей показник нижчий за наш лише на Південній залізниці – 9% і на Донецькій – 6%.

У 2012 році в приміському сполученні ми перевезли 55,7 млн осіб, що на 369 осіб менше, ніж у 2011 році, у т.ч. 45,7 млн осіб – безкоштовно (82%). За фактом ця цифра не зменшилася, просто провідники часто не видають нульових квитків. Загалом ця цифра дає юридичну підставу порушувати перед облдержадміністраціями питання про збільшення розміру компенсацій. За минулий рік ОДА компенсували нам лише 66% від тієї кількості пасажирів, яку ми перевезли. Кожен провідник повинен пам'ятати, що нульовий квиток – це теж гроші, і обов'язково видавати його пасажиру. У 2012 році ми отримали 39,6 млн грн компенсацій за пільгові перевезення, а це лише 69% від фактично затраченої суми. Фонд оплати праці на залізниці у 2011 році становив 74,4 млн грн, у 2012 р. – 127,3 млн грн. Де брати ці гроші? Середня зарплата у 2011 р. становила 3259 грн, у 2012 р. – 3695 грн. І при цьому мусимо врахувати те, що у нас зменшуються обсяги вантажних перевезень. На зустрічі з головами ОДА ми порушували питання про збільшення компенсацій, підняття тарифів на приміські перевезення. Із цього приводу одержали усний позитивний результат, але, на жаль, офіційного підтвердження ще не маємо. Порушувалися питання оновлення рухомого складу. Маємо 32 електропоїзди інвентарного парку постійного струму, 14 поїздів змінного струму. Серед електровозів, які ми маємо, 84% – змінного струму та 71% – постійного струму вже відпрацювали призначений виробником нормативний термін служби – 28 років, при цьому 48% приписного парку електропоїздів змінного струму та 42% електропоїздів пос-

тійного струму відпрацювали понад 40 років. Загалом електропоїздам дозволяється працювати не більше, ніж 50 років, тому через 10 років їх потрібно буде різати на металобрухт.

“Допомагають” нам і дорожньо-транспортні пригоди з вини водіїв, які завдають суттєвої шкоди рухомому складу.

Станом на 31 січня цього року на залізниці працювало 543 провідники у приміському сполученні, їх кількість зменшується внаслідок розірвання контрактів через фінансові порушення. План виручки з реалізації квитків за минулий рік становив 29,8 млн грн, а за фактом – 27,4 млн грн (92%). За січень цього року планове завдання виконано на 72,7%, а до показника за січень 2012 року – на 97,2%. Облічування пасажирів через каси становить 94,9% до факту минулого року. Зниження показників у порівнянні з аналогічним періодом 2012 року спостерігається в багатьох підрозділах. Постає закономірне питання: чому? Зокрема на вокзалі станції Львів – 93,9% до факту минулого року, у пасажирському вагонно-

му депо Львів – 94,2%, по Тернопільській дирекції залізничних перевезень – 95%, у т.ч. через каси – 94,6%, на вокзалі станції Тернопіль – 85%, по Рівненській дирекції – 98,2%, у т.ч. через каси – 93%, на вокзалі станції Рівне – 96,1%, у моторвагонному депо Здолбунів – 100,2%, по Івано-Франківській дирекції – 97,9% до факту минулого року, у т.ч. через каси – 86,5%, на вокзалі станції Івано-Франківськ – 79,7%, у пасажирському вагонному депо Чернівці – 92,8%. Краща ситуація у моторвагонному депо Львів – 101%, у моторвагонному депо Тернопіль – 100,5%, у моторвагонному депо Здолбунів – 100,2%, на вокзалі станції Чернівці – 139,3%, у моторвагонному депо Коломия – 102,4%, по Ужгородській дирекції через каси – 108%, на вокзалі станції Ужгород – 103,1%, на вокзалі станції Чоп – 331,3%, у моторвагонному депо Королево – 122,2%.

Щодо фінансових порушень, зазначу, що у моторвагонному депо Львів виявлено 27 порушень, у моторвагонному депо Тернопіль – 11, у Здолбунів – 19, у Коломиї – 10, у Королево – 4. Серед заходів покарання – догана, перевід на посаду мийника-прибиральника, розірвання контракту.

Під час перевірок у провідників виявлені надлишки коштів у різних обсягах та їхня нестача, що свідчить про недобросовісну роботу. Був у нас випадок, коли провідник робив поїздкою задекларував 320 грн власних коштів, під час перевірки як власні він показав гроші у сумі 164 грн. На запитання, чому купюри номіналом 1, 2 грн і чому такі зім'яті, а також чому задекларована сума відрізняється від фактичної, відповів, що він ці гроші заколював. А сума менша, бо частину грошей позичив, щоправда, не зміг

точно сказати, кому і скільки.

У нас за закритим графіком працює мобільна група перевірки, яка сідає у поїзд на проміжній станції чи зупиночному пункті. Із їхніх звітів бачимо, що провідники не завжди видають квитки всім пасажиром або дають лише до найближчої станції, лінуються ще раз проїтися поїздом, мотивуючи це тим, що план на цю поїздку вже виконали. Натомість під час перевірки виручки у провідників виявляють різні суми надлишку.

Наголошую і провідникам, і начальникам депо – зменшення плану виручки не буде, натомість буде персональна відповідальність за результати роботи аж до звільнення з роботи за невиконання планових завдань.

Для проведення аналізу ми взяли один поїзд у ті ж дні. Двоє провідників 12 січня мали план на поїздку 1600 грн, а фактична виручка була 1164 грн, 14 січня за плану 1600 грн здано 1347 грн, 16 січня – 1600 план, а 1415 грн факт. Коли ж 17 січня провідники працювали в супроводі мобільної групи за плану 1600 грн фактична виручка склала 1931 грн. Думаю, що в цьому випадку недоречними є нарікання на завищення планових завдань.

Зауважу ще одну проблему – з'явилися фіктивні посвідчення на право проїзду в локомотиви. По-перше, їх треба ретельно перевірити, вони мають бути з двома печатками і з підписами начальників локомотивної служби та служби приміських пасажирських перевезень, а по-друге, ці посвідчення не дають права безкоштовного проїзду в салоні поїзда.

Частина провідників вважають, що можуть і надалі порушувати фінансову дисципліну і не боятися покарання, бо на залізниці зараз призупинено прийом на роботу, а хтось же мусить працювати провідником. На даний час готується лист за підписом начальника залізниці про відкриття в Центрі професійного розвитку персоналу курсів із підготовки провідників. Залізничники, які через певні умови виявили бажання змінити професію, впродовж півтора місяця навчатимуться роботі провідника. Невдовзі ми матимемо резерв провідників, яким поповнюватимемо вакантні посади, що утворилися через звільнення провідників за фінансові порушення. У вашому контракті записано, що у випадку невиконання плану впродовж трьох місяців адміністрація має право розірвати з вами контракт, однак у нас є категорія провідників, які два місяці не виконують план, а на третій виконують і таким чином уникають відповідальності.

Інформаційно-обчислювальний центр залізниці допоможе нам створити комп'ютерну програму, завдяки якій в управлінні залізниці ми бачитимемо графік на місяць для кожного провідника, аналіз його маршрутів, а відтак зробимо відповідні висновки. Сьогодні такий аналіз повинні робити в кожному депо. Я звертаюсь і до провідників, і до начальників депо, і до начальників дирекцій – покращуйте показники, виконуйте свою роботу якісно та добросовісно.

## Без контролю нема виручки?

Начальник служби контролю та внутрішнього аудиту залізниці **Богдан Слівінський:**

– Питання роботи провідників, неповного облічування, фінансових порушень, невиконання плану неодноразово обговорювалися на різноманітних нарадах. Зазначу, що у 2010 році, коли ще працювали ревізори, були оштрафовані 4630 безквиткових пасажирів, стягнуто 190 тис. грн. штрафу. На сьогодні ми не можемо говорити про такі результати.

Перевірки показують, що в більшості випадків провідники не здійснюють повторних