

БРАКУЄ ФІНАНСОВОЇ ДИСЦИПЛІНИ

перевірок проїзних документів у пасажирів після наступних зупинок, не проводять належних перевірок документів на право пільгового проїзду.



Провідники не вимагають у пасажирів сплати за проїзд за весь маршрут слідування, а "збирають" половину вартості квитка або видають один квиток на кількох пасажирів і таким чином привчили пасажирів до несплати повної вартості проїзду, а це призводить до фінансових порушень. У 2010 році, тобто до моменту ліквідації відділів ревізій з контролю поїздів, на різні порушення з боку провідників було складено 970 актів.

Схеми є різні, буває, що провідник знає, до якої станції їде пасажир, йде повз нього, а вже перед тією станцією підходить до пасажирів, і той оплачує проїзд.

Як показує статистика, ще з 2006 року з метою визначення реально можливої виручки неодноразово проводилось облічування пасажирів провідниками в присутності ревізорів на всьому шляху слідування поїзда. У результаті виручка зростала втричі. При цьому провідники по два-три рази обходили поїзд, а зараз переважно один раз, і до пасажирів, які сідають на проміжних станціях, ніхто не підходить з пропозицією оплатити проїзд. Під час перевірок часто виявляється, що на одного пасажирів видано кілька квитків, або ж квитки видані зі станцій, на які поїзд ще не прибув, чи реалізація квитків до станції, яку поїзд прослідував. Це свідчить про те, що провідник оформляє квиток за відсутності пасажирів в поїзді. Це видно з даних контрольної стрічки касового апарату.

Разом із тим ми чуємо нарікання на те, що провідникам встановлено зависокі плани. Зазначу для присутніх, що Укрзалізниця доручила встановлювати план, який забезпечує покриття витрат на утримання провідника з нарахуванням збільшеного на умовний коефіцієнт 2, однак це доручення не виконується.

В окремих випадках встановлені плани виручки не забезпечують навіть покриття витрат на утримання провідників.

Провідники, відповідальні за аналіз пасажиропотоків, цього не роблять, у результаті на окремих маршрутах із великою населеністю поїздів працює по два провідники, які фізично не встигають облічувати усіх пасажирів. У той же час на значній кількості маршрутів у малонаселених поїздах також працює по два-три провідники.

Графіки роботи провідників складаються без урахування пасажиропотоків на різних напрямках, населеності поїздів у відповідні дні тижня. Незважаючи на неодноразові зауваження, не проводиться робота зі збільшення кількості провідників у дні найбільшої населеності пасажирів поїздів.

План повинен встановлюватися в однаковому обсязі між провідниками на початку місяця, і відповідно розподілений графік. На даний час посадова особа, яка керує цим процесом, на власний розсуд визначає, кому який графік скласти і кому який план довести. Тому маємо випадки, коли в одному поїзді за одним графіком їдуть два провідники, але в одного план – 6400 грн, а в іншого – 5300 грн. Чому? І що цікаво, обидва провідники перевиконують план і премію за це отримують. У депо розроблено положення про додаткове преміювання провідників за виконання різних показників: за перевиконання плану, за відсутність зауважень у роботі, утримання поїздів у належному санітарному стані, тобто за якість обслу-

вування пасажирів. Логічне запитання: а за що провідники зарплату отримують? Адже прямий обов'язок провідника – забезпечити якісне обслуговування пасажирів. Якщо він цього не забезпечує, його треба за це притягати до відповідальності, а якщо забезпечує, то власне за це він отримує зарплату. А премія передбачена за відсутність зауважень у роботі... Але хто писатиме зауваження, якщо в поїздах нема контролю?

Якщо говорити мовою цифр, то ревізії у моторвагонному депо Здолбунів встановила, що витрати на утримання провідників перевищують їхню виручку на 667 тис. грн. За 2012 рік збитки від діяльності провідників у моторвагонному депо Королево становлять 856 тис. грн, план виконано на 81%. Однак при збитковій діяльності, при невиконанні плану загалом окремі провідники були премійовані за перевиконання плану. У пасажирському вагонному депо Чернівці виручка від перевезень майже втричі менша, ніж витрати на утримання провідників.

Виходячи з вищевикладеного, вважаю,



що назріла потреба відмовитися від інституту провідників у приміському сполученні і запровадити інші, більш ефективні форми облічування пасажирів.

Взаємодія з міліцією ще недостатня

Заступник начальника Управління МВС України на Львівській залізниці – начальник міліції громадської безпеки Роман Павелко:



– Завдання транспортної міліції – забезпечити охорону громадського порядку та безпеки проїзду пасажирів. Ми щодоби здійснюємо супровід 52 поїздів Львівської залізниці по всіх дільницях обслуговування. Працівники, наряди патрульно-постової служби, які разом із провідниками несуть службу, допомагають їм підтримувати у поїздах порядок і облічувати пасажирів. Наприклад, за минулий рік міліція виявила спільно з провідниками 68 підроблених посвідчень, за якими пасажирів користувалися безкоштовним проїздом. У поїздах складено приблизно 700 протоколів про адміністративні правопорушення. Під час перевірки роботи наших нарядів я переконався, що чимало пасажирів уникають оплати за проїзд, пересідаючи з вагона у вагон.

Покращення роботи провідників можливе і через забезпечення належної їх взаємодії безпосередньо з працівниками міліції. Варто, щоб поїзні бригади оголошували через гучномовний зв'язок, або ж на електронному табло повідомлялося, що поїзд су-

проводжується нарядом патрульно-постової служби. Провідникам, які облічують пасажирів, з моменту від'їзду поїзда з початкової станції треба постійно підтримувати зв'язок із нарядом міліції. У поїздах повинна бути інформація та знаки про заборону куріння в громадських місцях, як цього вимагає чинне законодавство. У поїздах ніде нема інформації про суму штрафу за безквитковий проїзд.

Бувають окремі випадки, коли наші працівники недобросовісно виконують свої обов'язки на маршруті патрулювання. Якщо ви маєте таку інформацію, повідомляйте нам, ми вживатимемо до порушників жорстких заходів.

Профспілці важко захищати правопорушника

Завідувач відділу соціального захисту, праці та зарплати дорпрофсожу Денис Булгаков:

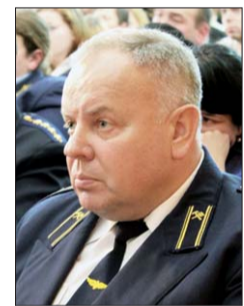
– Завдання профспілки – захищати інтереси працівника, однак це складно робити у

свідчать про суттєві порушення в роботі провідників. Проблема безквиткових пасажирів є особливо гострою. На думку профспілки, для таких осіб варто запровадити більш жорсткі заходи. Для цього треба розмежувати поняття "пасажир" та особи, що перебуває у вагоні поїзда без квитка або оплаченого проїзду. Також потребують обговорення питання встановлення планових завдань, продажу квитків у вагонах провідниками, збереження рухомого складу. Профспілка завжди на боці працівника, якщо він не порушує вимоги чинного законодавства. Разом із тим зараз важко захистити людину, яка скоїла порушення, чи якщо щодо неї порушена кримінальна справа.

Середня заробітна плата провідників – одна з найнижчих на залізниці – 2500 грн, тоді як середня зарплата по залізниці – 3554 грн. Профспілка й надалі дотримуватиметься позиції, що заробітна плата має відповідати рівню роботи і рівню життя, та відстоюватиме заходи, спрямовані на стимулювання чесної та сумлінної праці. Стосовно зауважень на адресу профспілкових комітетів, думаю, що вони докладно розглядатимуть кожен випадок подання адміністрації про притягнення залізничника до адміністративної відповідальності.

Провідникам треба міняти ставлення до роботи

Начальник моторвагонного депо Коломия Іван Гладій:



– За нелегкі умови, в яких працюють провідники (а спілкування з людьми завжди потребує міцних нервів та здоров'я), їм варто подякувати, однак з іншої сторони – варто замислитися над тим, що нас чекає далі. Для покращення роботи провідників пропонуємо зробити єдину стандартну сумку, яка буде у всіх провідників усіх депо. У ній, окрім виручки, повинні знаходитися відповідні документи, посвідчення та інструкції, які повинен мати при собі провідник.

Вважаю, що у приміському сполученні пасажир повинен їхати з паспортом, це його дисциплінуватиме, і він розумітиме, що за свої неправомірні дії відповідатиме згідно з чинним законодавством, адже часто пасажирів пошкоджують обладнання, розмальовують вагони. Відповідними мають бути і штрафи, зараз максимальний штраф, який може виписати міліціонер, становить аж 17,5 грн.

Провідникам потрібно змінювати своє ставлення до роботи, а адміністрації – до провідників. Черговий по переїзду отримує заробітну плату вищу, ніж провідник, а умови їхньої праці суттєво відрізняються. Провідників нашого депо і всіх інших закликаю із розумінням ставитися до потреб залізниці та сумлінно виконувати свої посадові обов'язки.

Провідники відмовчалися

Наприкінці робочої наради, метою якої було озвучити проблеми та почути пропозиції щодо удосконалення робочого процесу і збільшення виручки у приміському сполученні, присутнім провідникам запропонували висловитися. Провідники відмовчалися, не побажали висловити ані зауважень, ні пропозицій. Що означає це мовчання?

Якщо хтось із провідників побажає висловитися, він може звернутися особисто чи листом у службу приміських пасажирських перевезень чи в редакцію газети.