

# Станція Здолбунів: 140 років на карті залізничних шляхів

(Закінчення. Поч. на 5 стор.)

Слова вдячності адресують сьогодні і нашим навчальним закладам, які впродовж десятиліть навчають молоді покоління залізничників; юним залізничникам із Рівненської та Луцької дитячих залізниць.



Від імені начальника Львівської залізниці і всього колективу присутніх зі святом привітав заступник начальника Львівської залізниці Мирон Дацко і вручив нагороди Львівської залізниці колишнім начальникам Рівненського відділку Олександрю Гаргалі, Ельбрусу Абдулаєву, Леоніду Ткачуку, колишньому начальнику Рівненської дирекції залізничних перевезень Ярославу Конику. Нагороджували залізничників упродовж усієї церемонії – від імені голови Рівненської облдержадміністрації, Рівненської обласної ради,

голови Здолбунівської райдержадміністрації, голови Здолбунівської районної ради, міського голови Здолбунова грамоти отримали начальники станції, депо, чергові по станції, машиністи, стрільці воєнізованої охорони, комерційні агенти, монтери колії, складачі поїздів, які працюють у складі Рівненської дирекції.

З нагоди свята ведучий заходу – голова Рівненського територіального профспілки Анатолій Проташук – зачитав вітання від Прем'єр-міністра України Миколи Азарова, голови Фонду ім. Георгія Кірпи Жанни Кірпи.

Залізничників привітали заступник голови Рівненської облдержадміністрації Володимир Новак, керуючий справами Рівненської обласної ради Микола Яцюк, перший міністр транспорту незалежної України, а нині голова Федерації роботодавців транспорту України Орест Клімпуш.

За словами Леоніда Ткачука, колишнього начальника Рівненського відділку, станція Здолбунів і вся нинішня

дирекція – це своєрідна кузня кадрів, де сформувалися талановиті керівники, що згодом займали високі посади на Львівській залізниці.

Голова Здолбунівської районної ради Василь Тимошук наголосив на значенні залізниці у розвитку міста – на початку ХХ століття Здолбунів був невеликим селом, а з будівництвом залізничної лінії і цементного заводу місто і район отримали серйозний поштовх до розвитку. Недарма на районному і міському гербах – атрибути залізничної галузі.

В.о. міського голови Здолбунова Валентина Капітула зазначила, що залізничний транспорт для Здолбунова – дуже вагомий економічний чинник, адже бюджет міста на 60% формується за рахунок залізничників.

Символічним подарунком у цей день став знак Георгія Побідоносця, який вручив начальнику дирекції Івану Грунику голова Федерації роботодавців транспорту України Орест Клімпуш. Цей знак пов'язаний із видатною постаттю в історії дирекції і всієї за-

керівник гуртка Здолбунівського професійного ліцею залізничного транспорту Василь Коломис, а чудовий музичний супровід свята забезпечив народний оркестр духових інструментів Здолбунівського професійного ліцею залізничного транспорту під керівництвом Василя Денисюка. Юні вихованці Рівненської дитячої залізниці зачитали вірш, присвячений ювілею станції і дирекції.

Насамкінець усіх охочих, а їх на площі перед вокзалом зібралось чимало, запро-



лізничної галузі – Міністром Георгієм Кірпою. Пам'ять Героя України вшанували й урочистим покладанням живих квітів до барельєфу неподалік вокзалу.

Голова Здолбунівської райдержадміністрації Віталій Шуль і голова Здолбунівської районної ради Василь Тимошук подарували начальнику дирекції відреставровану картину, на якій зображений паровоз, і пообіцяли, що у місті з'явиться ще один паровоз – уже на постаменті як пам'ятник.

Пісенні вітання гостям дійства дарував

силу на продовження святкування – до гідропарку міста Здолбунова. Там із нагоди урочистого дня організували чимало розваг: виставку-продаж товарів народних майстрів, дитячі атракціони, спортивні змагання, концертну програму за участю творчих колективів Здолбунівського професійного ліцею залізничного транспорту, підприємств та організацій залізничного транспорту і святковий феєрверк.

Лілія ХОМИШИНЕЦЬ  
Фото автора

▼ НОВИНИ УКРЗАЛІЗНИЦІ

## Проїзд українською залізницею найдешевший серед країн СНД

Міністерство інфраструктури України за ініціативи Укрзалізниці змінює тарифи на перевезення пасажирів, багажу та вантажобагажу залізничним транспортом у внутрішньому та міжнародному сполученнях. Відповідні накази Мінінфраструктури від 19.06.2013 №413 та №414 затверджено та зареєстровано у Мін'юсті. Нові тарифи набрали чинності з вівторка 16 липня цього року.

За інформацією прес-центру Укрзалізниці, вартість подорожі залізницею по Україні у плацкартному та купейному вагонах підвищується у два етапи – по 10% у липні та жовтні. Наприклад, у поїзді №91 сполученням Київ–Львів вартість проїзду в четвер у плацкартному вагоні після першого етапу (із 16 липня цього року) підвищилася на 7,44 грн і становить 108,61 грн, після другого етапу ціна квитка у плацкартний вагон поїзда на цьому маршруті зростає ще на 8,17 грн і становитиме 116,78 грн. У купейний вагон цього поїзда після першого етапу підвищення тарифу квиток подорожчав на 17,32 грн і коштує 217,37 грн, після дру-

гого етапу його ціна становитиме 236,41 грн.

Не змінився тариф на проїзд у поїздах Інтерсіті+, вагонах СВ пасажирських поїздів, у приміських поїздах.

У міжнародному сполученні вартість квитків у всі категорії вагонів, окрім СВ, теж у два етапи (у липні та жовтні 2013 року) буде збільшено щоразу на 5%. Це підвищення стосуватиметься лише квитків, що є однією зі складових вартості проїзду (повна вартість проїзду в пасажирських поїздах складається із вартості квитка + вартість плацкарти + ПДВ + страховий збір + комісійний збір). Квиткова частина – це компенсація витрат на утримання та експлуатацію інфраструктури залізниць і електроенергію (або інший вид енергії), що використовується під час курсування поїзда (інфраструктурна складова).

Підвищення рівня тарифів на перевезення пасажирів дасть можливість лише частково зменшити збитковість пасажирських перевезень та спрямувати частину коштів на капітальний ремонт вагонів.

На думку експертів, підвищен-

ня тарифів на проїзд залізничним транспортом – один із способів часткового покриття збитків, оскільки державних дотацій нема.

– Потрібно аналізувати, по trochu збільшувати тарифи і вивчати реакцію пасажирів. Квитки на деякі напрямки наразі дешеві, і залишати ціни на такому низькому рівні не варто, – зазначає старший економіст Міжнародного центру перспективних досліджень Ільдар Газізуплін.

– Чинний тариф на пасажирські перевезення у дальньому сполученні покриває лише 30% витрат залізниці. А щоб вийти на економічно обґрунтований тариф, слід підвищити його втричі, – зазначив координатор реформи транспортної галузі координаційного центру з впровадження економічних реформ при Президентові України Олександр Кава. За його словами, тарифи можна було б залишити незмінними за умови покриття з державного бюджету різниці між доходами та витратами на пасажирські залізничні перевезення.

Нагадаємо, що востаннє тарифи на перевезення пасажирів у міжнародному сполученні та у

внутрішньому сполученні у загальних вагонах підвищувалися ще у жовтні 2008 року, у плацкартних – у червні 2009-го. Відтоді значно подорожчала продукція, що використовується залізничним транспортом, зокрема ціни на рейки Р-65 зросли на 63%, на хрестовини – на 64,8%, стрілочні переводи – 59%, колеса суцільнокатані для пасажирських вагонів – 30,2%, електроенергію – 65,5%. Тож зміна тарифів дозволить дещо зменшити збитки залізниці. Окрім того, зростання тарифів обумовлене необхідністю поступового зменшення перехресного субсидування пасажирських перевезень за рахунок вантажних. На сьогодні стан зношеності парку пасажирських вагонів Укрзалізниці становить 86%. Майже 4 тис. вагонів (81% від загального парку) експлуатуються понад встановлений нормативний термін, тобто більше 28 років, а старіння парку перевищує темпи його оновлення. Щоб провести капітально-відновлювальний ремонт 206 вагонів для подовження терміну їх експлуатації до 15 років, необхідно орієнтовно 927 млн грн. За прогнозами фахівців, завдяки

зміні тарифів у другій половині року збитки від пасажирських перевезень зменшаться приблизно на 270 млн грн. При цьому збитки Укрзалізниці від пасажирських перевезень лише у першій половині цього року становлять близько 3,5 млрд грн.

Таким чином цьогорічне підвищення тарифів не вирішує проблему збитковості пасажирських перевезень – тарифи на пасажирські перевезення і надалі залишаться нижчими від рівня нульової рентабельності. При цьому проїзд українськими залізницями залишається найдешевшим серед країн СНД. Вартість проїзду у внутрішньому сполученні на відстань 700 км у швидкому нефірмовому поїзді в плацкартних та купейних вагонах Укрзалізниці у п'ятеро нижча, ніж у поїздах РЖД, а у вагонах СВ – дешевша майже у два з половиною рази. Крім того, авіапереліт на ту ж відстань, наприклад, із Києва до Сімферополя, удев'ятеро дорожчий за подорож у плацкартному вагоні. Подолати цю ж відстань автобусом у 3,3 рази дорожче, ніж у плацкартному вагоні поїзда.

Підготувала Анастасія САВЧИН