

УДК 656.025.2



ОРГАНИЗАЦИЯ ПЕРЕВОЗОК ПАССАЖИРОВ С ОГРАНИЧЕННЫМИ ФИЗИЧЕСКИМИ ВОЗМОЖНОСТЯМИ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫМ ТРАНСПОРТОМ УКРАИНЫ

Нестеренко Г. И., к. т. н., доцент кафедры «Управление эксплуатационной работой»

Авраменко С. И., к. т. н., доцент кафедры «Безопасность жизнедеятельности»

Музыкин М. И., ассистент, аспирант кафедры «Безопасность жизнедеятельности»

Днепропетровский национальный университет железнодорожного транспорта имени академика В. Лазаряна (ДНУЖТ)

В статье проведен анализ существующей системы организации перевозок пассажиров с ограниченными возможностями железнодорожным транспортом на примере Львовской железной дороги. В графическом виде представлен анализ использования вагона для инвалидов, анализ наиболее популярных направлений передвижения инвалидов, анализ количества перевезенных пассажиров в специализированном пассажирском вагоне для перевозки инвалидов. Кроме этого дана техническая характеристика используемого пассажирского подвижного состава. Для пассажиров с ограниченными возможностями комфортность следования между станциями низкая, т. к. инвентарный парк Украины построен по техническим требованиям, которые предоставлял СССР.

В настоящее время уровень развития железнодорожного транспорта той или иной страны свидетельствует не только о достижениях этой державы в области науки и техники, о прогрессе в сфере транспорта, но также и о состоянии экономики и социальном уровне развития страны в целом.

При этом уровень развития в социальной сфере имеет достаточно широкое значение. Одним из самых актуальных аспектов в этом смысле является состояние социальной защищенности наиболее уязвимых групп общества – инвалидов и лиц с ограниченными физическими возможностями (ограниченной подвижностью).

Понятие «Люди с ограниченной подвижностью» подразумевает людей, у которых есть трудность в использовании поездов или инфраструктуры железнодорожной системы [1–5]. Это понятие включает следующие категории:

- пользователи инвалидного кресла (люди, которые из-за немощи или неспособности используют инвалидное кресло для передвижения).

Другие трудности в передвижении, включая:

- людей с проблемами конечностей;
- людей с амбулаторными трудностями;
- людей с детьми;

- людей с тяжелым или большим багажом;
- пожилых людей;
- беременных женщин;
- людей со слабым зрением;
- слепых людей;
- людей со слабым слухом;
- глухих людей;
- людей с проблемами коммуникации (имеются в виду люди, у которых есть трудность в общении или понимании письменного, или разговорного языка, включая иностранцев с нехваткой знаний местного языка, людей с трудностями с коммуникацией, людей с сенсорными, психологическими и интеллектуальными проблемами);
- людей с маленьким ростом (включая детей).

Ухудшения у людей могут быть долгосрочными или временными, могут быть видимыми или скрытыми.

Однако, понятие «людей с ограниченной подвижностью» не включает людей, у которых есть проблемы с алкоголем или наркотиками, если такая зависимость не была вызвана лечением.

Инвалиды, люди с ограниченной подвижностью есть в любом государстве, в каждой группе общества. Численность этой категории в подавляющем большинстве стран не только не уменьшается, но в последнее время стабильно увеличивается.

Причины и следствия инвалидности в разных странах различны. Эти различия объясняются разными социально-экономическими условиями и разными мерами, принимаемыми в государствах, по обеспечению благосостояния своих граждан.

Предприятия и организации, которые осуществляют транспортное обслуживание населения, обязаны обеспечить специальное оборудование транспортных средств, вокзалов, аэропортов и других объектов, которое дает возможность инвалидам беспрепятственно пользоваться их услугами. В тех случаях, когда действующие транспортные средства не могут быть приспособлены для использования инвалидами, органы местного самоуправления создают другие возможности для их передвижения. При проектировании и создании новых средств передвижения, реконструкции и строительстве аэропортов, железнодорожных вокзалов и автовокзалов, морских и речных портов обязательно предусматривается возможность их использования инвалидами [6, статья 28].

Вопросами перевозки инвалидов и пассажиров с ограниченной подвижностью железнодорожным транспортом занимаются Нестеренко Г. И., Яновский П. А., Литвиненко С. Л., Габризова Т. Ю. [7] До них этот вопрос в нашей стране не рассматривался.

Основой нормативной базы Украины в области социальной защиты инвалидов является Закон Украины «Об основах социальной защищенности инвалидов в Украине» от 21.03.1991 № 876-XII с соответствующими изменениями и дополнениями [6].

Этот Закон определяет основы социальной защищенности инвалидов в Украине и гарантирует, на уровне со всеми другими гражданами, возможности для участия в экономической, политической и социальной сферах жизни общества, создания необходимых условий, которые дают возможность инвалидам вести полноценный образ жизни согласно индивидуальным способностям и интересам. Инвалиды в Украине владеют всей полной социально-экономических, политических, личных прав и свобод, закрепленных Конституцией Украины и другими законодательными актами. Дискриминация инвалидов запрещается и преследуется по закону.

Органы государственной власти, предприятия (объединения), учреждения и организации (независимо от форм собственности и ведения хозяйства) обязаны создавать условия для беспрепятственного доступа инвалидов к жилым, общественным и производственным зданиям и сооружениям, общественному транспорту для свободного передвижения в населенных пунктах [6, статья 26].

Спектр задач, определенных соответствующими нормативными документами, достаточно широк и серьезен. Однако почти все они имеют общегосударственный, глобальный характер. Более конкретное отношение к непосредственному обеспечению транспортного обслуживания инвалидов и лиц с ограниченными физическими возможностями имеют отраслевые нормативные документы. Сегодня в Украине среди всех видов транспорта наиболее развито направление обслуживания инвалидов и лиц с ограниченной подвижностью на железнодорожном транспорте.

Обслуживание граждан железнодорожным транспортом регулируется:

- Законом Украины «О транспорте» от 10.11.1994 № 233/94-ВР [8];
- Законом Украины «О железнодорожном транспорте» от 04.07.1996 № 274/96-ВР [9];
- Порядком обслуживания граждан железнодорожным транспортом, утвержденный Постановлением Кабинета Министров Украины от 19.03.1997 № 252 [10];
- Правилами перевозок пассажиров, багажа, грузобагажа и почты железнодорожным транспортом Украины, утвержденные приказом Министерства транспорта и связи от 27.12.2006 № 1196 с изменениями, внесенными приказами Министерства инфраструктуры [11];
- Законами Украины «О предпринимательстве», «О защите прав потребителей», «О предприятиях в Украине», «Об обеспечении санитарного и эпидемического благополучия населения», другими актами законодательства.

По заявлению инвалида, который передвигается на коляске, или его законного представителя железная дорога (пункт обслуживания пассажиров) по мере сил осуществляет прицепку специальных вагонов, которые имеют оборудование для посадки инвалида в поезд и специализированное купе для поезда.

При групповых перевозках инвалидов вагоны прицепляются одной группой. В случае отсутствия специального вагона (при принятии железной дорогой нескольких заявлений на одну дату) заявителю предлагается перенести дату поездки. Заявитель не позже как за 2 суток до отправления поезда информируется относительно даты прицепки специального вагона и оформления проездных документов.

Если инвалид нуждается в помощи при посадке в вагон, он лично или уполномоченное им лицо должно в письменном виде или по телефону предупредить об этом ответственное лицо на вокзале (начальника вокзала, пассажирской станции или дежурного по вокзалу), а в день выезда подтвердить это. Информация о необходимости предоставления помощи отмечается в специально заведенном журнале, предусмотренном технологическим процессом работы соответствующего пункта продажи. Если аналогичную помощь необходимо оказать при высадке, обязанность о предоставлении информации в пункт высадки полагается на пункт отправления, а обеспечение организации высадки — на пункт высадки пассажира.

При посадке/высадке проводник, при необходимости, оказывает помощь в доставке ручной клади инвалида

в/из вагона. При необходимости работники вокзала оказывают помощь в сопровождении инвалида территорией вокзала. Плата за эти услуги не производится.

Проводник обязан помочь инвалиду по зрению и инвалиду, который передвигается на коляске, если такие лица осуществляют поездку без сопровождающего, занять свое место в вагоне согласно проездного документа. Проводник вагона обязан также предложить инвалиду услугу по застеланию постели и, при наличии соответствующего согласия, безвозмездно предоставить ее.

Согласно статистических показателей в 2014 году львовские железнодорожники 177 раз использовали специально оборудованные вагоны для людей с ограниченными физическими возможностями. Для выполнения всех заявок инвалидов в 2014 году Львовская магистраль пополнила свой парк еще двумя единицами такого подвижного состава и теперь у Львовской железной дороги есть три специально оборудованных вагона.

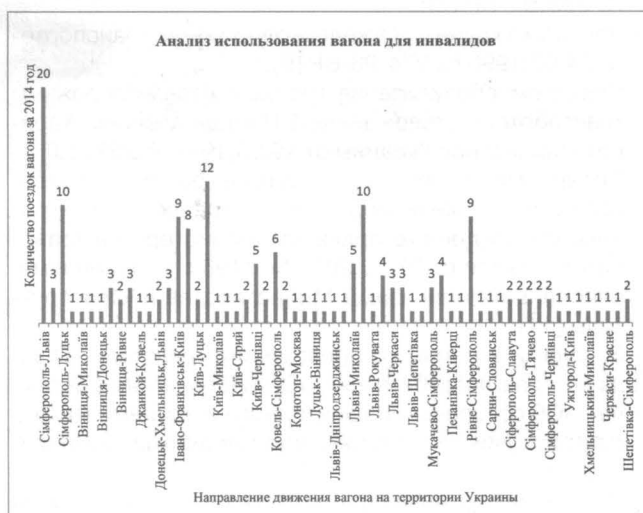


Рис. 1. Анализ использования вагона для инвалидов

Данные вагоны использовались на следующих маршрутах: Симферополь – Львов; Киев – Львов; Симферополь – Луцк; Львов – Одесса; Ивано-Франковск – Киев; Ровно – Симферополь; Ивано-Франковск – Симферополь; Ковель – Симферополь; Киев – Черновцы; Львов – Николаев; Львов – Херсон; Одесса – Ровно; Симферополь – Здолбунів; Винница-Ковель; Винница – Симферополь; Жмеринка – Симферополь; Львов – Черкасы; Львов – Шевченко; Мукачеве-Симферополь; Винница-Ровно; Донецьк – Хмельницький, Львов; Киев – Луцк; Киев – Червоноград; Ковель – Одесса; Коломыя – Симферополь; Симферополь – Славута; Симферополь – Тернополь; Симферополь – Тячево; Симферополь – Хмельницький; Симферополь – Черновцы; Шепетовка – Симферополь; Бердичев – Симферополь; Винница – Николаев; Винница – Киверці; Винница – Донецьк; Джанкой – Ковель; Джанкой – Львов; Киев – Николаев; Киев – Свалява; Киев – Стрий; Конотоп – Москва; Кременчуг – Львов; Луцк – Винница; Луцк – Одесса; Львов – Дніпропетровськ; Львов – Генічеськ; Львов – Рокувата; Львов – Шепетовка; Моршин-Киев; Печановка – Киверці; Ровно – Долинська; Симферополь – Киверці; Сарны – Славянськ; Симферополь – Береговое; Тернополь – Харьков; Ужгород – Киев; Херсон – Тернополь; Хмельницький – Николаев; Хмельницький – Одесса; Черкасы – Красное; Черкасы – Одесса.

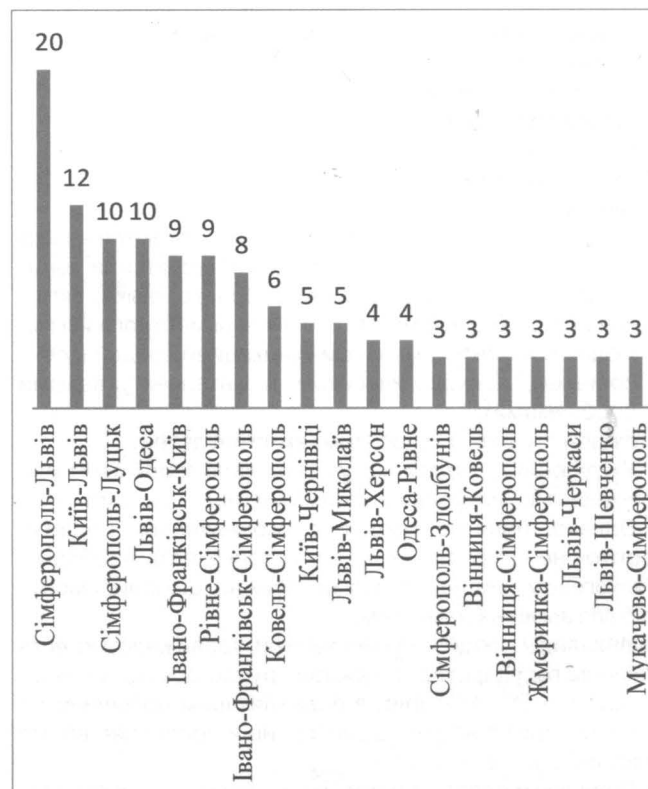


Рис. 2. Анализ наиболее популярных направлений

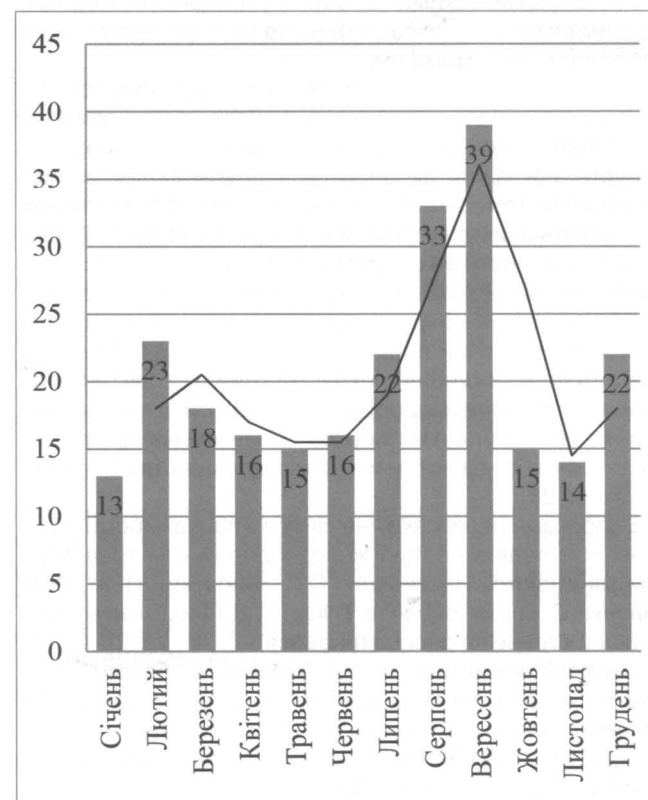


Рис. 3. Анализ количества перевезенных пассажиров СПВИ

Проанализировав маршруты следования вагонов по территории Украины, можно сделать выборку направлений, на которых чаще всего курсируют вагоны для инвалидов.

Из вышеприведенного анализа (рис. 2) на маршруте Симферополь – Львов вагон для перевозки инвалидов использовался чаще всего, а именно 20 раз за 2014 год. Кроме того маршрут к столице Украины также является достаточно популярным для лиц с ограниченными возможностями.

Проведен анализ количества перевозок инвалидов по месяцам (рис. 1.3). Согласно статистических данных наибольшее количество инвалидов были перевезены в летнее время, меньше всего – в январе и ноябре.

Однако, недостаточно полно удовлетворяется весь спектр потребностей в перевозках инвалидов железнодорожным транспортом в дальнем сообщении. Это объясняется тем, что в инвентарном парке пассажирских вагонов железных дорог Украины с одной стороны имеется 19 специализированных пассажирских вагонов для перевозки инвалидов (СПВИ), в том числе 2 — с местами для сидения, а с другой стороны — нет СПВИ международного сообщения типа RIC.

Таким образом, обеспечение возможности перевозки инвалидов в СПВИ типа RIC в международном сообщении — актуальная задача, стоящая сегодня перед железнодорожниками Украины на пути обеспечения интероперабельности в рассматриваемой области.

Пассажиры могут получить информацию о СПВИ, оформить соответствующую заявку по телефонам, указанным на официальном сайте Укрзализныци в подразделе «Сервисные услуги» или «Услуги в поездах» раздела «Для пассажиров».

Вокзальные комплексы и станции железных дорог Украины постепенно приводятся в соответствие с требованиями для обслуживания и создания безбарьерных условий инвалидам и пассажирам с ограниченной подвижностью.

Кроме средств механизации пассажирских вагонов на железных дорогах Украины в 2014 г. проведен ряд мероприятий согласно Плана мероприятий относительно выполнения Протокола совещания по результатам проведенного аудита вокзала ст. Київ-Пасажирський Юго-западной железной дороги относительно определения доступности зданий и сооружений и предоставления услуг для маломобильных пассажиров, а также по вопросам доступности других объектов железнодорожного транспорта от 14.08.2014, утвержденного 19.08.2014.

Согласно мероприятий была проведена работа.

Проведено обеспечение всех 167 составов поездов международного и внутреннего сообщения, сезонных и местных, одной салонной тележкой для людей с инвалидностью, в том числе по железным дорогам:

- Донецка: 26 тележек;
- Львовская: 32 тележки;
- Одесская: 31 тележка;
- Южная: 29 тележек;
- Юго-Западная: 22 тележки;
- Приднепровская: 27 тележек.

Проведен аудит 21 железнодорожного вокзала относительно определения доступности зданий и сооружений и предоставления услуг для маломобильных пассажиров, с привлечением к этой работе представителей общественных организаций инвалидов, Укртрансинспекции, в том числе по железным дорогам:

- Львовская: Ивано-Франковск, Черновцы, Чоп, Тернополь, Ровно, Ужгород, Трускавец;
- Одесская: Одесса-Главная, Херсон, Николаев, имени Т. Шевченко;
- Южная: Харьков-Пассажирский, Полтава, Сумы;
- Юго-западная: Жмеринка, Винница, Хмельницкий, Козятин;
- Приднепровская: Днепропетровск, Запорожье-1, Бердянск.

Проведено размещение на веб-сайте Укрзализныци информации для лиц с ограниченными физическими возможностями и других маломобильных групп населения.

Проведено оборудование 18 железнодорожных вокзалов механическими подъемными устройствами для подъема в/из вагона людей с инвалидностью, в том числе по железным дорогам:

- Львовская: Львов, Тернополь, Ровно, Черновцы, Ивано-Франковск, Ужгород, Чоп;
- Одесская: Николаев, Херсон, им. Т. Шевченко;
- Юго-Западная: Жмеринка, Хмельницкий, Винница, Козятин, Фастов, Белая Церковь;
- Приднепровская: Днепропетровск, Запорожье-1.

Проведено обеспечение 57 железнодорожных вокзалов тележками для людей с инвалидностью, в том числе по железным дорогам:

- Львовская: Чоп, Здолбунов, Ковель, Сарны, Броды, Мукачево, Стрый, Самбор, Мостиска-2, Подзамче, Дрогобыч;
- Одесская: Первомайск на Буге, Александрия;
- Южная: Лосево, Красноград, Казачья Лопань, Харьков-Балашовский, Основа, Изюм, Мерефа, Люботин, Смородино, Ромодан, Ромны, Лубны, Гребенка, Прилуки;
- Юго-Западная: Жмеринка, Конотоп, Чернигов, Шепетовка, Житомир, Коростень, Нежин, Бахмач, Шостка, Бердичев, Каменец-Подольский, Дарница, Хутор-Михайловский;
- Приднепровская: Кривой Рог - Главный, Мелитополь, Запорожье-2, Роды, Бердянск, Синельниково-1, Днепропетровск Южный, Днепродзержинск-Пас., Павлоград-1, Марганец, Никополь, Цапелное, Апостолово, Роковатая, Кривой Рог, Пятихатки-Пасс.

При возобновлении функционирования объектов железнодорожного транспорта на юго-востоке Украины обязательно учитываются потребности в доступности к объектам людей с инвалидностью и других маломобильных групп населения.

Проведены изменения к должностным инструкциям работников, которые задействованы в обслуживании маломобильных пассажиров в части заданий и обязанностей, обеспечения работы по предоставлению помощи людям с инвалидностью и другим маломобильным группам населения при использовании железнодорожного транспорта. В частности, организация транспортировки и сопровождения такой категории лиц по территории вокзала, станции, к билетным кассам, залам ожидания, комнатам матери и ребенка, камерам хранения, вагонам, предоставление помощи во время посадки/высадки в/из вагона, а также требования по подготовке и учебе персонала по обслуживанию людей с инвалидностью и других маломобильных групп населения.

Проведено на всех железнодорожных вокзалах и пассажирских станциях обучение навыкам правильного обращения с людьми с инвалидностью и других

Таблица 1. Износ дизель-поездов

Серия	Приписной парк	Отработанный ресурс (ед.)	%	В эксплуатации с отработанным ресурсом (ед.)	%
Д1	24,5	24,5	100	15,5	63
ДПЛ	6	6	100	5	83
ДТЛ	1	1	100	1	100
ДР1А	25,5	22	87	13,5	61
ДЕЛ-02	1	—	—	—	—
Всего	58	53,5	92	35	65

Таблица 2. Износ электропоездов

Серия	Приписной парк	Отработанный ресурс (сек.)	%	В эксплуатации с отработанным ресурсом (сек.)	%
EP2	89	89	100	68	76
EP2T	10	—	—	—	—
EP12T	26	—	—	—	—
EP9П	37	37	100	30	81
EP9М	14	14	100	10	71
EP9Т	10	—	—	—	—
Всего	186	140	75	108	77

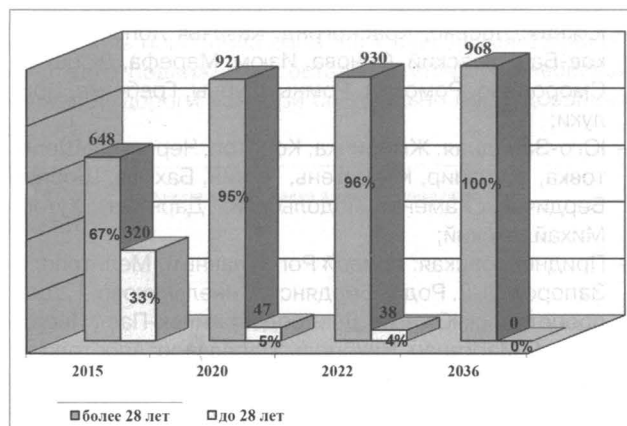


Рис. 4. Графический анализ износа подвижного состава

маломобильных групп населения персонала, который задействован в их обслуживании, с привлечением общественных организаций инвалидов.

Проведено обеспечение на железнодорожных вокзалах и пассажирских станциях беспрепятственного пользования залами ожидания и выделенными местами для ожидания, комнатами матери и ребенка, а также камерами хранения людьми с инвалидностью и маломобильными группами населения.

В данный момент изношенность пассажирского подвижного состава на территории Украины составляет приблизительно 87%. Большинство вагонов для пассажиров, дизель и электропоездов было построено в СССР и ГДР. Со времени распада СССР, Украина закупила только 300 вагонов, 14 электропоездов и 1 дизельпоезд.

В таблицах 1–2 представлена изношенность дизельпоездов и электропоездов на Львовской железной дороге. Как видим из общего анализа износа основных

средств хозяйства пригородных пассажирских перевозок, уровень износа является критическим.

В таблице 3 представлены данные по использованию пассажирских вагонов по пассажирскому хозяйству Львовской железной дороги, срок эксплуатации которых превышает 28 лет.

На ниже представленном графическом анализе (рис. 4) представлена тенденция старения приписного парка пассажирских вагонов состоянием на начало 2015 года (вагонов со сроком эксплуатации до 28 лет и выше 28 лет) за период 2015 – 2036 годы.

В связи со старением подвижного состава и невозможностью замены вагонов на вагоны нового производства уменьшается и количество составов поездов, что сопровождается увеличением интенсивности использования пассажирских вагонов. Это приводит к увеличению износа пассажирских вагонов и уменьшению вагонов в резерве и ремонтном запасе.

Для пассажиров с ограниченными возможностями комфортность проследования между станциями низкая, т. к. инвентарный парк пассажирских вагонов построен по техническим требованиям бывшего СССР. При построении вагонов на ВСЗ Амендорфф и Калининском ВСЗ в технические характеристики не включались условия для перевозки лиц с ограниченными физическими возможностями.

Недостаточно полно удовлетворяется весь спектр потребностей в перевозках инвалидов железнодорожным транспортом в дальнем сообщении. Это объясняется тем, что в инвентарном парке пассажирских вагонов железных дорог Украины с одной стороны имеется 19 СПВИ, в том числе 2 — с местами для сидения, а с другой — нет СПВИ международного сообщения типа RIC.

Вокзальные комплексы и станции железных дорог Украины постепенно приводятся в соответствие с требованиями для обслуживания и создания безбарьерных условий инвалидам и пассажирам с ограниченной подвижностью. ■■

БИБЛИОГРАФИЧЕСКИЙ СПИСОК

1. Директива Европейского Парламента и Совета 96/48/ЕС от 23.07.1996 про интеграцию трансевропейской скоростной железнодорожной системы // Официальный вестник Европейского Союза, 1996. — Л. 235. — Вып. 39. — С. 6–24.
2. Директива Европейского Парламента и Совета 2001/16/ЕС от 19.03.2001 про интеграцию обычной трансевропейской скоростной железнодорожной системы // Официальный вестник Европейского Союза, 2001. — Л. 110. — Вып. 44. — С. 1–27.
3. Директива Европейского Парламента и Совета 2004/50/ЕС от 29.04.2004 о внесении изменений в Директивы 96/48/ЕС

Таблица 3. Вагоны сроком эксплуатации 28 лет и более

Структурные подразделения	Всего	В том числе								
		Ожидает ремонта	В деп. ремонте	В кап. ремонте	Экспл. в пас. поездах	В отстое	Под жильем	Ожид. исключения	Ваг., не обслед. для продления срока	Курсирует в пригород. поездах
ЛВЧД-1	268	45	2	1	95	38	6	74	3	4
ЛВЧД-6	41	—	3	1	30	2	—	5	—	—
ЛВЧД-14	160	—	—	—	85	62	—	—	5	8
ЛВЧ-4	93	18	—	—	26	30	—	6	13	—
ЛВЧ-5	54	—	2	—	24	20	1	3	4	—
Всего	616	63	7	2	260	152	7	88	25	12

- и 2001/16/ЕС // *Официальный вестник Европейского Союза*, 2004. — Л. 220. — Вып. 47. — С. 40–57.
4. Положение ЕС от 05.07.2006 №1107/2006 о правах пассажиров-инвалидов и пассажиров с ограниченной подвижностью // *Официальный вестник Европейского Союза*, 2006. — Л. 204. — Вып. 49. — С. 1–9.
 5. Техническая спецификация интероперабельности относительно лиц с ограниченной подвижностью в обычных трансевропейских и высокоскоростных железнодорожных системах / Решение Европейской Комиссии 2008/164/ЕС от 21.12.2007 // *Официальный вестник Европейского Союза*. — 2008. — Л. 64. — Вып. 51. — С. 72–206.
 6. Закон України «Про основи соціальної захищеності інвалідів в Україні» від 21.03.1991. — № 876-ХІІ. — *Відомості Верховної Ради УРСР*. — 1991. — № 21. — Ст. 252.
 7. Нестеренко Г. И. Техническая спецификация интероперабельности для перевозки инвалидов и пассажиров с ограниченной подвижностью : Учебное пособие. / Г. И. Нестеренко, П. А. Яновский, С. Л. Литвиненко, Т. Ю. Габриэлова. — К.: Кондор-Издательство, 2013. — 198 с.
 8. Закон України «Про транспорт» № 233/94-ВР // *Відомості Верховної Ради України*. — 1994. — № 51. — Ст. 446.
 9. Закон України «Про залізничний транспорт» № 274/96-ВР // *Відомості Верховної Ради України*. — 1996. — № 40. — Ст. 183.
 10. Постанова Кабінету Міністрів України «Про Порядок обслуговування громадян залізничним транспортом» від 19.03.1997 № 252. // *Офіційний вісник України*. — 1997. — № 12. — Т. 1. — С. 167.
 11. «Правила перевезення пасажирів, багажу, вантажобагажу та пошти залізничним транспортом України» затверджені Наказом Міністерства транспорту та зв'язку України від 27.12.2006 р. № 1196 із змінами внесеними наказами Міністерства інфраструктури. — К.: Інпрес, 2013. — 168 с.

У 2017 РОЦІ УКРЗАЛІЗНИЦЯ ПЛАНУЄ ПРИДБАТИ 50 ПАСАЖИРСЬКИХ ВАГОНІВ ТА ЩЕ 200 КАПІТАЛЬНО ВІДРЕМОНТУВАТИ

Плани ПАТ «Укрзалізниця» на 2017 рік щодо оновлення рухомого складу, покращення сервісу в українських поїздах, зменшення збитковості пасажирських перевезень та співпраця з місцевими органами в приміському сполученні — про ці та інші аспекти роботи ПАТ «Укрзалізниця» розповів член правління компанії Сергій Михальчук під час круглого столу в Інституті Горшеніна, присвяченому діяльності національного перевізника.

Пріоритетним завданням для Укрзалізниці є оновлення рухомого складу, тому в галузі планують купувати нові вагони та ремонтувати ті, що вже експлуатуються. «Якщо за останні 25 років було придбано лише 500 пасажирських вагонів, то на 2017 рік заплановано придбати 50 пасажирських вагонів та 200 капітально відремонтувати», — повідомив Сергій Михальчук. Також у минулому році Укрзалізниця відремонтувала 570 вагонів. За словами члена правління, у найгіршому стані наразі перебувають купейні вагони, тому найбільша увага цього року буде приділена ремонту саме цього виду пасажирських вагонів.

Парк вагонів зменшується, але й за таких умов Укрзалізниці вдається збільшувати кількість перевезень пасажирів, насамперед завдяки запровадженню ефективного підходу до організації пасажирських перевезень. Так, зараз поїзди стоять між рейсами не більше 3 годин, а раніше — близько 7 годин, тобто рухомий склад максимально залучений до перевезень, іноді поїзд робить три рейси впродовж доби. Саме завдяки такому підходу під час зимових свят було призначено 49 додаткових поїздів.

«У минулому році Укрзалізниця не відмінила жодного поїзда. Навпаки, ми дослухаємося до побажань наших пасажирів і призначаємо нові поїзди. Ми працюємо зі скаргами, не залишаємо без уваги жодне звернення, враховуємо побажання, реагуємо», — наголосив Сергій Михальчук.

За його словами, залізничний рухомий склад наразі експлуатується застарілий, тому й трапляються випадки неякісного обслуговування громадян, зокрема, пов'язаних із недотриманням належного температурного режиму у вагонах узимку. Також Сергій Михальчук зазначив, що в Укрзалізниці було ретельно розглянуто випадки потрапляння снігу у вагони під час рейсу. Наприклад, було звільнено з роботи майстра та начальника вагонного депо, які випустили непідготовлений вагон у рейс.

Запроваджуючи нові підходи до організації пасажирських перевезень, Укрзалізниця продовжує також розширювати сервіс і пропонує нові послуги пасажирам. Наприклад, найбільш вибагливі пасажирів можуть замовити вагони-салони. «Ми їх не будували, не проектували, це вагони, які раніше були на залізницях, і тепер ними можуть користуватися платоспроможні пасажирів», — повідомив Сергій Михальчук.

Водночас, за його словами, пасажирські перевезення залишаються збитковими, і сьогодні Укрзалізниці доводиться розв'язувати проблеми з розрахунками за пільгові пасажирські перевезення. «У результаті посилення роботи з міською владою у 2016 році Укрзалізниці було компенсовано близько 11% за пільгові приміські перевезення, це менше 50 млн грн. Тоді як до проведення цієї роботи рівень компенсації за пільгові перевезення складав лише 4%», — сказав Сергій Михальчук.

Директор з економіки та фінансів ПАТ «Укрзалізниця» Андрій Рязанцев наголосив, що впродовж останніх двох років не відбувалося індексації тарифів на пасажирські перевезення. Водночас за цей час вартість електроенергії зросла на 52%, рівень інфляції — на 61%, а індекс цін виробників продукції, яку споживає галузь — на 70%. Це також вплине на те, що в 2017 році збитки від пасажирських перевезень, за прогнозами, зростуть на 0,7 млрд грн. «Не можна залишати без вирішення на державному рівні питання відшкодування збитків перевізнику за перевезення пасажирів. Варіантом вирішення цього питання може бути дотування з держбюджету, а також збільшення обсягів фінансування з місцевих бюджетів», — зазначив Андрій Рязанцев.

Також член правління ПАТ «Укрзалізниця» Сергій Михальчук повідомив, що наразі в приміському сполученні на регіональних філіях «Львівська залізниця» та «Південно-Західна залізниця» успішно діє пілотний проект з уникнення випадків безквиткового проїзду пасажирів, із залученням воєнізованої охорони та камер спостереження. Під час реалізації проекту дохідність перевезень на цих залізницях зросла вдвічі.

За матеріалами ПАТ «Укрзалізниця»