

Бесіду вела А. Супруненко, власкор

ВОЛОДИМИР СКОБЛЕНКО: «МИ ПРЕКРАСНО РОЗУМІЄМО СОЦІАЛЬНУ ЗНАЧУЩІСТЬ ПРИМІСЬКИХ ПЕРЕВЕЗЕНЬ»

Про сучасний стан і перспективи розвитку приміських перевезень нам розповів начальник Департаменту приміських пасажирських перевезень Скобленко Володимир Михайлович.

— Володимире Михайловичу, який механізм має бути прийнятий як оптимальний, аби покращити приміське сполучення?

— Для того щоб в цілому розібратися, як повинна працювати модель приміського залізничного транспорту, насамперед потрібно створити Концепцію розвитку приміських залізничних перевезень.

— Що Ви маєте на увазі під Концепцією?

— У Концепції повинні бути розписані конкретні дії держави й обласних державних адміністрацій.

Під словом «держава» я розумію Кабінет Міністрів, центральні органи виконавчої влади, обласні державні адміністрації, місцеві адміністрації, з одного боку, а з другого боку — обов'язки перевізника, обов'язки власника залізничної інфраструктури й обов'язки самого пасажиря. Якщо все буде розписано детально і ясно, хто чим має займатися, тоді ми будемо розуміти, якими шляхами рухатися далі. Головна проблема приміського залізничного транспорту — збитковість. Цю різницю потрібно компенсувати.

— А за рахунок чого цього можна досягти?

— Держава бере на себе функцію регулятора, тому різницю між тарифом, який установила обласна державна адміністрація перевізнику, й економічно обґрунтованим тарифом

Тариф на приміські залізничні перевезення згідно із Законом України «Про залізничний транспорт» державно регульований, і в новому проекті Закону він буде погоджуватися між державною місцевою владою і перевізниками.





вона повинна компенсувати. Ці правила мають бути визначені. У проекті нової редакції Закону України «Про залізничний транспорт» є стаття, у якій зазначено, що «обласна державна адміністрація є замовником приміських перевезень, і якщо вона протягом 2–3 міс. відповідно до договору, який уклала з перевізником, не виконує зобов'язань у частині компенсації, то перевізник має право призупинити приміські перевезення». Проте, розумієте, призупинити приміські перевезення — це вже крайній захід. Аби кардинально вирішити це питання, потрібен закон, і головне, щоб цей закон і його норми виконувалися. А якщо це питання буде вирішене, з'явиться фінансування в приміських компаній і перевізника. Це один бік проблеми. Другий бік — це питання, звичайно, до самого перевізника, зокрема до самої Укрзалізниці, залізниць України, які організовують приміські перевезення. Перевізник повинен працювати над питанням, як скорочувати свої витрати. Чим меншими будуть витрати (а це оптимізація всіх операційних процесів: і штат, і ремонт, і прибирання тощо), тим меншими будуть витрати, що є складовою тарифів. Третій момент, дуже акту-

альний на сьогодні, — дохідність. Треба насамперед вирішити головну проблему: 80% пасажирів приміських перевезень — пільгові категорії, які їздять безкоштовно (за новим законодавством, це 16 категорій).

— Який Ви вбачаєте вихід із цієї ситуації?

— Кабінетом Міністрів з ініціативи Міністерства соціальної політики й Міністерства інфраструктури було анонсовано, що з 1 січня 2016 року готується перехід на адресно-грошову допомогу зазначеним категоріям пільговиків. Наприклад, якщо у вас є пільги, то маєте отримати грошову компенсацію від держави. Виходить, що, плануючи їхати приміським поїздом, ви йдете в касу й купуєте за ці гроші квиток, а без квитка ви не маєте права заходити. Саме таким чином буде вирішено питання. Але на сьогодні за період 8 міс. ми маємо від обласних адміністрацій за перевезення пільгових категорій борг на суму 167 млн грн. Тобто покриття наших витрат — це всього 36%. Отже, це питання не вирішене. Значить, ми возимо людей безкоштовно, і ніхто ці витрати не компенсує. Для того щоб вирішити питання доходності, ми

повинні законодавчо запровадити штрафні санкції для пасажирів. Перш за все, нормою для пасажира має стати придбання квитка. Якщо пасажир не візьме квиток, то держава законодавчо покарає його. Це повинно бути відпрацьовано в кожного нашого пасажира.

— З урахуванням того, що пасажирські перевезення в Україні є нерентабельними, чи доцільно на окремих ділянках залізниць використовувати менш витратні рейкові автобуси замість традиційних електричок?

— Рейкові автобуси не вирішать усіх проблем. Зараз ми маємо дизельні рейкові автобуси. А в нас 82% усіх приміських перевезень здійснюється на електротязі. Для порівняння: у нас 1332 приміських поїзди, які щодобово їздять по всіх залізницях України. Якщо взяти карту України, то вона повністю перекреслена приміськими маршрутами. Навколо великих міст, де є робочі місця, звичайно, спостерігається дуже великий пасажиропотік приміських перевезень. І ніякі рейкові автобуси (однo- і двовагонні) не вирішать проблеми. Потрібно готувати електропоїзди, які будуть складатися мінімум із восьми, а то й десяти вагонів. Тому запровадження рейкових автобусів допоможе вирішити питання там, де є малонаселені приміські перевезення. У такому випадку це може бути рентабельно. Я говорю не про 6-вагонний дизель-поїзд, який буде затратним, а про невеликий автобус, що має набагато менше витрат щодо паливно-мастильних матеріалів (насамперед, це основна складова економії витрат). Звичайно, нам потрібен сучасний неенергозатратний електропоїзд і дизель-поїзд у тих напрямках, де великий пасажиропотік, а таких напрямків у нас дуже багато.

— Чи вплине реформування Укрзалізниці на організацію пасажирських перевезень?

— На першому етапі різких змін не буде. Згідно з Концепцією, яку ми відпрацьовували на засіданнях робочих груп із реформування, через рік

Соціальна роль приміського пасажирського комплексу Укрзалізниці — одна з основних складових його діяльності. Це обумовлено тим, що на сьогодні пріоритетним завданням залізниць України є регулярне та безпечне перевезення пасажирів.

після створення АТ «Укразалізіція» планується створення на базі служб приміських перевезень залізниць приміських компаній. Ці приміські компанії на залізницях матимуть у подальшому статус філій АТ УЗ. Приміські компанії будуть безпосередньо організовувати приміські перевезення в певному регіоні. Візьмо за приклад Придніпровську залізницю. Приміській компанії потрібно буде організувати приміські перевезення одразу за замовленням двох областей: Запорізької і Дніпропетровської. Але знову повертаюся до питання збитковості. Від того, що ми поміняємо структуру, збитковість нікуди не подінеться. Це головна проблема. Поки ми не визначимо головні правила, про які я говорив раніше, далі ми не підемо. Це правильно й логічно, це окрема вертикаль приміських перевезень, де будуть рахуватись і витрати, і дохідна частина. І тоді ми будемо розуміти, де найбільш економічно працювати приміським перевезенням. У будь-якому випадку, підкреслюю головну думку, потрібно підтримувати приміський рух. Ми прекрасно розуміємо соціальну значущість приміських перевезень, оскільки це соціально значущий пасажир.

— **До речі, чи планується підвищення тарифів на приміських перевезеннях?**

— Знову ж таки, повертаючись до тарифоутворень, хочу зазначити, що все це вирішується спільно з місцевими адміністраціями, вони регулюють тариф за нашої ініціативи. У рамках реформування галузі буде створено Національну комісію регулювання транспорту. Її функції — формування методики тарифоутворення на пасажирські перевезення відносно інфраструктурної складової тарифів. Ця комісія буде регулювати, рекомендувати, як правильно формувати тариф. Але правду кажучи, економічно вигідний тариф ніхто не встановить. Якщо взяти середній приміський електропотяг, наприклад, з Києва до Ніжина, за дохідністю за один рейс, то маємо до 1000 грн доходності, а експлуатаційні витрати — 8500 грн. Збиток за один рейс становить

7500 грн. Держава як регулятор, ураховуючи соціальний стан наших громадян, не встановить економічно обгрунтований тариф. Потрібно на рівні держави, Кабміну, Міністерства інфраструктури, Укрзалізниці створити Концепцію розвитку приміських пасажирських перевезень. Аналогічні Концепції є в наших державах-сусідах, де чітко розписана роль, хто за що відповідає, хоча там теж є свої проблеми. Проте потрібно почати хоча б із Концепції. А головне — потрібно вирішити питання відповідальності.

— **Чи планується покращення сервісу, комфорту для пасажирів?**

— Нещодавно відбулося засідання технічної ради УЗ, і в. о. генерального директора О. Завгородній визначив одним із завдань на найближчі перспективи протягом 2016 року з числа приміських поїздів створити як мінімум 16 поїздів регіонального рівня із значним покращенням сервісу для пасажирів. По-перше, будуть змінюватися крісла в салоні, по-друге — будуть установлені системи кондиціонування, повітроохолодження, опалення. Ми плануємо це зробити через капітальний ремонт на наших же підприємствах, зокрема на Київському електровагоноремонтному заводі. Кошти на капітальний ремонт поки що обраховуємо.

Щодо покращення сервісу варто зазначити, що в нас є 19 моторвагонних депо, працює близько 9500 співробітників різних категорій (локомотивні бригади, провідники, ремонтний персонал). У нас відбуваються місячники, зокрема зараз проходить осінній комісійний огляд усього моторвагонного рухомого складу, де ми докладаємо всіх зусиль, аби поставити на місце, наприклад, ручку, яку відірвав пасажир, щоб справно працювали вікна, двері, опалення, інше обладнання в салоні. Я не кажу про екіпаж і забезпечення безпеки руху — ці питання навіть не обговорюються.

— **Які, на Вашу думку, антивандальні заходи можуть бути дійсно дієвими?**

— Зараз саме доречно, і на рівні керівництва Укрзалізниці розгля-



”**Перевізник повинен працювати над питанням, як скорочувати свої витрати. Чим меншими будуть витрати (а це оптимізація всіх операційних процесів: і штат, і ремонт, і прибирання тощо), тим меншими будуть витрати, що є складовою тарифів**

дається питання щодо повернення супроводження приміських поїздів національною поліцією України. Національна поліція створена. Є патрулі у великих містах. Такі ж патрулі повинні бути й у приміських перевезеннях.

— **Але ж це досить затратно?**

— Затратно, але затратність окупиться однозначно. Пасажири в нас бувають різні. Упевнений, що при наявності поліції пасажири не будуть красти, пошкоджувати обладнання в салоні, будуть купувати квитки. Працівники національної поліції, які знаходяться в поїзді, будуть забезпечувати порядок. Тому ми будемо ставити це питання на найвищому рівні. ☞