

## ЮБИЛЯРЫ СКЖД

Токарю Краснодарской дистанции пути  
**Николаю Ивановичу ЩУРИЮ.**

Уважаемый Николай Иванович!

Трудно переоценить Ваш вклад в дело надежного обеспечения безопасности движения поездов! От всей души поздравляем Вас, мастера с истинно золотыми руками, с юбилеем – 60-летьем! Желаем Вам жить не тужить, в добром здравии, в окружении любящих чад и домочадцев, как минимум сто лет!

И пусть судьба не скупится на все то, что хотите получить от жизни Вы и Ваши близкие, родные люди!

Благополучия Вам и Вашей семье, счастья, удач, успехов, уверенности в завтрашнем дне!

\*\*\*

Дорожному мастеру Краснодарской дистанции пути

**Роману Александровичу ЛУГОВОМУ.**

Уважаемый Роман Александрович!

Примите наши самые добрые поздравления с юбилеем – 30-летьем! Вы молоды и перспективны, и впереди у Вас – вся жизнь! Так пусть же она будет яркой и счастливой!

Желаем, чтобы Ваша служебная и профессиональная лестница была высокой и крутой, но поднимались бы Вы вверх легко и без проблем!

Пусть в семье будет как можно больше житейских радостей, а в жизни – как можно больше хорошего! Будьте счастливы, удачливы, обласканы фортуной!

**М.Кушнир,**  
начальник дистанции

**В.Ширин,**  
председатель профкома

\*\*\*

Ведущему бухгалтеру дирекции по управлению терминально-складским комплексом СКЖД

**Галине Ивановне ЯМЩИКОВОЙ.**

Уважаемая Галина Ивановна!

От всего сердца поздравляем Вас, опытного профессионала-эрудита, преданного отрасли и делу специалиста, с юбилейным днем рождения!

Пусть приносит радость дни,  
и судьба не пожалеет счастья, смеха и любви  
и теплом пусть Вас согреет!

Пусть сбываются надежды,  
пусть на все хватает сил,  
чтобы каждый день успешным,  
ярким и красивым был!

**Р.Новиков,**  
начальник дирекции

**Л.Тарасова,**  
председатель профкома

# Заслоны против «зайцев»

вынуждены ставить работники Ростовской дирекции по обслуживанию пассажиров в пригородном сообщении

ЭФФЕКТ

Владимир Тихов

Во второй половине ноября на перроне пригородного вокзала столицы Дона участились заслоны сотрудников Ростовской дирекции по обслуживанию пассажиров и транспортной милиции.

Участники заслона не пропускают пассажиров к электропоездам, пока те не предъявят билеты или документы, подтверждающие право на бесплатный проезд.

Столь радикальная форма борьбы с «зайцами» – мера вынужденная, направленная на повышение доходности пригородных перевозок. И к тому же хорошо испытанная – применялась в начале 90-х.

Заслоны обычно выставляются при наибольшем наплыве пассажиров: вечером – по окончании рабочего дня, и утром – когда люди добираются электричками в областной центр. По словам начальника вокзала Ростов-пригородный Людмилы Рыжовой, всегда есть те, кто недоволен заслонами. И не только безбилетники, пытающиеся улизнуть от кассиров.

В числе нарушителей и те, кто вроде бы должен понимать, как важно соблюдать порядок на транспорте, – железнодорожники: работники предприятий Ростовского узла, и даже отделения и управления СКЖД. Часто они спешат на работу или, наоборот, возвращаются домой по более короткому пути – мимо зданий ДорЦУПа и резерва проводников, лавируя между площадкой угольного склада и путями отстоя пассажирских вагонов.

А ведь начальник СКЖД Владимир Голоскоков в ходе недавней встречи с коллективом локомотивного депо Ростов (как уже писала наша газета) призвал перекрыть все лазейки для безбилетников и напомнил: каждый железнодорожник должен проявить в этом деле сознательность, содействовать своим коллегам. Ведь реальная польза и финансовый эффект от таких заслонов есть.

Проблема их организации хорошо знакома опытному «пассажирику», заместителю начальника Ростовской ДОПП Василию Яковенко. Мы попросили его поделиться своими наблюдениями:

– Такие заслоны мы с коллегами организовывали еще в начале 90-х годов, когда общий пассажиропоток на вокзалах Ростова был значительно больше нынешнего. Скажем, в 1992-1993 годах были зафиксированы рекордные показатели по числу отправленных пассажиров: ежедневно более 26 тысяч человек. А в пик летних перевозок на одном пригородном вокзале Ростова этот показатель превышал цифру 30 тысяч. Хотя в то время в нашем регионе число пригородных поездов довели до 58 пар, многие выходящие из Рос-



това в час пик электрички были забиты так, что порой люди стояли даже на ступеньках.

В те годы основная доля безбилетников к перрону пригородного вокзала просачивались со стороны путепровода Стачки – сверху, от остановки городского транспорта. В районе моста тогда не было ограждения путей, и сотни людей свободно проходили к электричкам, минуя вокзальные кассы. Неудивительно, что в южной горловине станции Ростов-Главный ежегодно попадали под поезда десятки пассажиров: получали увечья, нередко погибали.

ЦИФРЫ

На 20 процентов

увеличилась выручка от продажи билетов на Ростове-пригородном за три с половиной недели ноября в сравнении с аналогичным периодом октября и достигла 1 миллиона 430 тысяч рублей

Вот мы и начали организовывать заслоны: наши контролеры отлавливали «зайцев». Уже тогда стало ясно, что без помощи милиции не обойтись.

Кроме того, для улучшения выручки на территории пригородного вокзала открыли 12 пунктов продажи билетов, помимо стационарных касс. Эти меры отчасти принесли желаемые плоды. С тех пор многое изменилось – условия хозяйствования и динамика пассажиропотока. Появились современные вокзальные комплексы с новой техникой, турникеты и уличные заграждения для борьбы

«тропе». Затем, пройдя ДорЦУП, разбегаются кто куда по привокзальной площади...

Когда таких останавливаешь и пытаешься «вразумить», начинаются скандалы: безбилетники ругаются, вспоминают и про права человека, «свободу передвижения». До недавнего времени чуть до драк не доходило! Сейчас, когда наши сотрудники работают в содружестве с нарядами транспортной милиции, потише стало. Больше всего при этом удручает поведение отдельных железнодорожников, которые почему то не желают предъявлять свои проездные и «формы» и вступают в словесную перепалку с теми, кто стоит в заслоне. Но именно железнодорожник, как никто иной, должен осознавать, из чего складываются доходы у любого предприятия пригородных перевозок, почему наши сотрудники участвуют в тех проверках, жертвуя порой личным временем.

– Можно ли полностью перекрыть все обходные пути к пригородным поездам?

– Наш пригородный вокзал так расположен, что сложно блокировать абсолютно все подходы к нему. Рядом – объекты пассажирского вагонного депо и станционного комплекса. Что касается южной стороны: одна из возможных мер – убрать остановку общественного автотранспорта перед мостом Стачки. Когда поставили сплошной забор между путями и улицей Привокзальной, преградив стихийный доступ, заметно поубавилось пассажиров, в основном дачников, приходящих оттуда на перрон. А вот с проходом со стороны ДорЦУПа проблема до сих пор не решена. Во-первых, ворота, расположенные напротив здания резерва проводников, закрывают редко: напротив – угольный склад, где ездит транспорт, и рядом вагонный участок. Но даже когда они закрыты, настырные «зайцы» не сдаются: идут дальше между вагонами фирменных поездов и служебными зданиями депо, оттуда перебегают к пригородным поездам, что, кстати, небезопасно. Можно ли загородить полностью пути отстоя вагонов от территории пригородного вокзала? Технически сложно, но кое-что возможно. Например, самый крайний путь-тупик (что примыкает к почтовому пункту) давно не функционирует. Можно было бы тот путь разобрать и поставить там сплошное ограждение. Но мы самостоятельно не имеем права это делать; а путейцы и станционники предпочитают отмахиваться от сей проблемы. Но на нее ведь можно посмотреть с иной стороны: в зоне межпутья ходить нельзя никому, кроме осматривщиков и мойщиков вагонов. На каждом предприятии дороги определены безопасные маршруты следования персонала к рабочим местам, но, очевидно, этим слабо занимаются на Ростовском узле. Иначе как объяснить, что данное правило нарушают иногда те, кто по долгу своей службы должны следить за его исполнением – управленцы из отделов Ростовского отделения и даже инженеры окрестных предприятий по охране труда?