

на разі не дали жодного результату. Залізниця послуговується принципом «якось працює, то нехай так і надалі працює ... навіщо нам зайвих клопотів».

Одним із неофіційних псевдоаргументів для зміни маршруту стала незадовільна якість колії на ділянці Коломия – Гвіздець – Городенка-Завод – Стефанешти, що начебто не забезпечує належну швидкість руху. Однак, це дійсно псевдоаргумент, оскільки з офіційних запевнень начальника виробничо-технічного відділу ВП «Коломийська дистанція колії» (ПЧ-13 Коломия) Любомира Романюка стало відомо, що колія перебуває в належному стані, і жодних обмежень, які б унеможливили рух пасажирських поїздів, немає. Також посадовець підкреслив, що ініціатива не виходила від їхнього підрозділу.

Варто відзначити, що цією ділянкою колії курсують вантажні поїзди із дво- та трикратною тягою, тобто із чотирма – шістьма локомотивними секціями. Крім того, змінивши маршрут поїзда, залізниця збільшила на одну годину час прямування у напрямку Рахів – Київ. Тобто, замість можливого зменшення часу прямування за повним маршрутом на 4,5 години, залізниця ухвалила рішення про збільшення часу подорожі на 1 годину.

Людині, яка не має частих та тривалих контактів із чиновниками залізниці, важко збагнути, які саме процеси мислення перебігають в корі головного мозку чиновників, щоб у результаті вони знайшли стільки псевдоаргументів для своїх необдуманих рішень.

Не є тасмницею й те, що неадекватний спосіб мислення причетних пасажирських чиновників залізниці проявляється не тільки на стадії розроблення маршрутів, але й на стадії регулювання (обмеження) продажу проїзних документів. Пасажирам, що користуються станціями Городенка-Завод та Гвіздець, систематично доводилось придбавати квитки на поїзд Київ – Рахів із/до невластивих станцій: Кваси, Рахів, Ворохта, Заліщики та інших. Суть регулювання полягає в тому, щоб не допустити посадки/висадки пасажирів до/з вагонів, навпроти яких немає пасажирської платформи, що актуально для станцій із короткими платформами.

Однак практична реалізація цієї задачі була настільки абсурдною, що пасажирам продавали квитки у вагони, що не забезпечені платформами, натомість у вагони, що зупинялися навпроти платформ, продаж квитків був закритий. Недоліки алгоритму продажу місць породжували проблеми й іншого характеру. Система пропонує до продажу місця у вагони за порядком зростання їхньої нумерації. В такому разі, за умови доступності одразу кількох вагонів, природно вичерпуються місця у вагонах із меншим номером. З іншого боку, якщо станція має доступ тільки до вагонів із меншою нумерацією, то місця з/до цієї станції вичерпаються в першу чергу. Розуміння цієї проблеми з боку залізниці повністю відсутнє.

Якщо пасажири раніше нехтували несуттєвою переплатою до більш віддалених станцій маршруту (Кваси, Рахів та ін.), то реальні негативні наслідки були більш небажаними, ніж пасажири могли б це собі уявити. Пасажири «робили статистику» для сторонніх станцій, натомість показники пасажирообігу для станцій Городенка-Завод та Гвіздець залишались на мізерному рівні. Саме цю обставину причетні пасажирники поклали як наріжний камінь своєї псевдоаргументації щодо неістотного негативного впливу на пасажирів станцій Городенка-Завод та Гвіздець.

Наявна система продажу жодним чином не адаптована до реальних задач, в першу чергу через невміння причетних пасажирників сформулювати своїм колегам, що опікуються програмним забезпеченням, математичний опис наявної проблеми. Вже кілька років пасажирники не можуть реалізувати запропоновану мною тетріс-оптимізацію продажу

проїзних документів, що дозволить залізниці отримати додаткові надходження від прихованого перевізного ресурсу, який на разі використовується переважно для перевезення нелегальних пасажирів.

Також АТ «Укрзалізниця» у жоден спосіб не долучилось до пропонуваного мною проекту щодо втілення сучасного механізму компенсації пільг. Натомість, у кожній своїй відписці бідкається про недостатнє повернення коштів за надані послуги пільговим категоріям пасажирів. Це також стає псевдоаргументом при скороченні приміських поїздів (зокрема однієї пари Коломия – Городенка-Завод). Зосередженість на боротьбі із наслідками та вперте небажання усунути причину, що породжує ці наслідки, дійсно не дозволяє залізниці повноцінно розвиватись.

Панічне несприйняття пасажирниками кількох десятків громадських активістів у сфері організації пасажирських перевезень, як-от мене, не дає можливості розвивати пасажирські перевезення в межах наявного приписного парку вагонів.

Раніше член правління АТ «Укрзалізниця» Сергій Михальчук (до слова, наш земляк із Гвіздця), що формально відповідав за напрямок діяльності товариства у сфері пасажирських залізничних перевезень, не доклав жодних зусиль до вирішення питання оптимізації руху поїздів на Прикарпатті (у т. ч. процитована справа «Покутського експресу»).

Влітку цього року, у зв'язку зі звільненням Сергія Михальчука з посади члена правління, напрям пасажирських перевезень очолює новообраний член правління Марчін Целеєвскі. Реалізуючи своє законне право, я двічі офіційно звертався до нього із проханням про організацію для мене особистого прийому відповідно до графіку прийомів, однак із низки об'єктивних причин (до прикладу зайнятість посадовця іншими невідкладними справами) ці особисті прийоми не відбулися.

Замість одного із цих особистих прийомів була організована згадувана зустріч із очільником відповідного підрозділу (ЦЛ, Красноштан), бездіяльність якого зокрема і була предметом звернення (оскарження) до члена правління Марчіна Целеєвського. Фактично це є прямим порушенням норми Закону України «Про звернення громадян» (частина четверта статті 7), яка містить чітку заборону щодо скерування скарги громадян для розгляду тим посадовим особам, дії чи рішення яких оскаржуються.

В народних епосах є чимало прикладів, коли «розсудливого вовка» наділяють повноваженнями на врегулювання «овечих справ» або «щуці» присуджують жорстоке покарання на взірць «щуку – втопити». Однак в реальному житті не повинно бути місця очевидним нісенітницям.

Таким чином, вирішення на рівні АТ «Укрзалізниця» питання оптимізації сполучення на теренах Південного Тернопілля, Покуття, Яремчанщини, Рахівщини та Буковини вичерпало усі допустимі законні методи, і постає потреба вирішувати питання на більш вищому рівні – на рівні Кабінету Міністрів України.

З цією метою звертаюсь до Вас, шановні країни, з проханням внести свій особистий вклад у вирішення питання відновлення пасажирського залізничного сполучення для станцій Городенка-Завод та Гвіздець із Києвом (на першому етапі) та Львовом (на другому етапі).

Кожне Ваше звернення до Кабміну має вагу!
Настав час діяти! Захистимо свої права!

01.12.2019 р.
З повагою, Іван ШОСТАК.

Прем'єр-міністру України
О. В. Гончаруку

Кабінет Міністрів України
вул. Грушевського, 12/2
м. Київ
01008

НЕ ВІДКЛАДНЕ
Щодо антисоціальної
політики АТ «Укрзалізниця»

Вельмишановний пане Прем'єр-міністре!

Висловлюю Вам свою повагу та звертаюсь у справі щодо відновлення курсування поїзда №357/358 Київ – Рахів через станції Городенка-Завод та Гвіздець.

Суть проблеми полягає в тому, що, починаючи із 08 грудня 2019 року, поїзд №357/358 Київ – Рахів оминає станції Городенка-Завод та Гвіздець. Крім того на підсилення негативного ефекту залізниця додатково скоротила одну пару приміського поїзда №6454/6453 Коломия – Городенка-Завод.

Причини проблеми лежать глибоко у свідомості керівників причетних підрозділів АТ «Укрзалізниця», які не мають наміру, хоча іноді можуть робити вигляд, дослухатися до дієвих порад громадських активістів, які першочергово скеровані на досягнення реальних високих соціальних та економічних показників без залучення будь-яких додаткових ресурсів (вагонів, локомотивів тощо).

Замість вирішення питань по суті представники залізниці обмежуються лише маскуванням наявних проблем, створюючи хибне враження про успішну діяльність. Багато років поспіль залишається неврегульованим питання оптимізації пасажирських сполучень на Прикарпатті та Східному Закарпатті. В умовах окупації Криму туристичні потоки переорієнтувалися до Яремчанщини та Рахівщини, зокрема до ГК «Буковель». Існує перспективний проект – ГК «Свидовець» з проектною потужністю 28 тисяч туристів одночасно, який фактично є продовженням ГК «Буковель» на закарпатському боці головного карпатського хребта.

АТ «Укрзалізниця» не бажає ефективно використовувати наявний перевізний ресурс. Окремі поїзди перебувають у комерційній експлуатації лише по 30 – 40% свого робочого циклу, простоюючи решту часу. Більш детально про недоліки роботи керівників пасажирських підрозділів АТ «Укрзалізниця» висвітлено у відозві громадського активіста Івана Шостака, що залучена до звернення.

Зважаючи на викладене, прошу:

- 1) доручити керівництву АТ «Укрзалізниця» розглянути доцільність подальшого перебування на займаних посадах керівників пасажирських підрозділів, причетних до погіршення соціального становища мешканців та гостей покутського краю;
- 2) доручити керівництву АТ «Укрзалізниця» створити ситуативну групу «Карпати» із залученням громадського активіста Івана Шостака з метою вирішення питання оптимізації пасажирських перевезень на Прикарпатті та у прилеглих регіонах.

З повагою, _____
(ПОВНІСТЮ ТА БЕЗ СКОРОЧЕНЬ: ПРИЗВИЩЕ, ІМ'Я ТА ПО-БАТЬКОВІ)

Адреса: _____
(ПОШТОВИЙ ІНДЕКС) _____ (ОБЛАСТЬ, РАЙОН)

_____ (НАСЕЛЕНИЙ ПУНКТ, ВУЛИЦЯ, БУДИНОК, КВАРТИРА)

Тел.: _____

Дата _____ р.

Підпис _____