

Хоча зроблено не все, що треба...



Серед політиків, державних управлінців є яскраві особистості, які не губляться на будь-яких орбітах. Вони привертають до себе увагу вчинком, словом, громадянською позицією. Сьогодні розмова нашого кореспондента з одним із таких людей — міністром транспорту і зв'язку Й. В. ВІНСЬКИМ.

— Йосипе Вікентійовичу, після прийняття непростої міністерської спадщини які питання постали перед Вами найгостріше?

— Перед будь-яким міністром постає кілька ключових завдань. Перше, це управління державними підприємствами. А в моєму підпорядкуванні сьогодні 262 підприємства, де я призначаю й звільняю керівників. Там треба навести лад. Друге, це формування державної політики, яка тривалий час, на жаль, не формувалася. І третя позиція — це докорінне реформування галузей. Я маю на увазі "Укравтодор", "Укрзалізницю", Управління морськими портами, аеропортами, навіть "Укрпошту". Обсяг завдань такий, що ми повинні були одночасно здійснювати управління й вдосконалювати його систему, наводити порядок у прийнятті рішень, а з іншого боку — розробляти стратегію, формувати головні стратегічні напрямки роботи. Моя мета в тому, щоб Міністерство транспорту і зв'язку було наближене до людей, щоб воно відповідало логіці своєї назви, тобто Міністерство транспорту і зв'язку є міністерством, яке надає послуги людям і господарюючим суб'єктам. Ми повинні були провести такі реформи й здійснити такі дії, щоб розвернути міністерство до споживача наших послуг. Я вважаю: ті заходи, які ми здійснили впродовж останнього року, якраз є адекватні цьому. Неможливо такий величезний обсяг завдань виконати за один рік (це очевидно всім), але принаймні поворот саме в цьому сегменті ми здійснили.

— Ви прийняли міністерство з реформаторськими намірами. Що з цих планів уже вдалося реалізувати?

— Було прийнято чітку концепцію пріоритетів і стратегічних завдань. Два тижні тому я звітував на засіданні Кабміну про їх виконання, і в принципі роботу міністерства схвалено. Тобто всі ключові завдання, які ми перед собою поставили з реформування, на цьому етапі ми виконали. На жаль, не довели ситуацію до завершення через недостатню законодавчу підтримку. Через

цей проект вже будемо реалізовувати. — Нещодавно на колегії проаналізовано підсумки минулого року. Чим можете бути задоволені? Що вважаєте упущенням, що не встигли зробити?

— У цілому я задоволений результатами й подякував тим людям, які сьогодні працюють у системі Мінтрансзв'язку. Зрозуміло, що в кожному міністерстві є свої проблеми, є невирішені питання. Зрозуміло й те, що я як міністр не можу сказати, що зробив усе, що хотів, і все мені вдалося завершити. Але давайте оцінимо нашу роботу в загальному контексті. Наприклад, якщо в державі торік валовий внутрішній продукт зріс на 2,1 відсотка, то в нас на транспорті — на 8 відсотків, по зв'язку — на 15. Якщо в середньому по державі заробітна плата виросла приблизно на 22-23 відсотки, то в нас вона зросла на 37. Я вважаю, що ми багато зробили в соціальному плані, у питанні заробітної плати. Ми на 40 відсотків збільшили відрахування до держбюджету, до соціальних фондів, у тому числі до пенсійного, до місцевих бюджетів. Ми задіяли цілий сегмент нового будівництва — і на залізниці, і в авіації, і на автомобільних дорогах, і в морських портах. І з точки зору концентрації зусиль ми також просунулися вперед, наші загальні інвестиції, особливо ті, які здійснюються за рахунок наших підприємств, набагато більші, ніж у попередні роки. Наприклад, ми для залізниці купили 180 пасажирських вагонів — це половина від того, що було закуплено за весь період незалежності... Якби не фінансові проблеми, які виникли вже в четвертому кварталі, якби не фінансова криза, то, безумовно, ми могли б мати у 2009 році феноменальні результати. Але, на жаль, фінансова криза змусила згорнути багато наших проектів та задумів.

— Ви активно взяли за втілення свого "дітища" — запровадження єдиного електронного квитка. Чи вдалося повністю "запустити" цю ідею в дію й чи буде доступним електронний квиток, скажімо, для селянина?

— Я вже говорив, що намагаюся роботу міністерства, всіх наших структур, усього нашого чиновництва спрямувати на вирішення проблем людей. І електронний квиток — це один із ключових моментів реалізації цієї позиції. Ми хочемо зробити дуже просту річ: щоб люди не стояли в чергах на вокзалах, не гадали при цьому — дістанеться квиток чи ні, і чим їхати далі? Щоб пасажир міг спокійно увійти в систему Інтернет, побачити всю партитуру по всіх квитках — на залізничному, авіаційному, автомобільному транспорті, вибрати кращий варіант свого маршруту, зробити відповідне замовлення, проплатити картою чи через касу — в обидва боки подорожі. І зробити це, не виходячи зі своєї квартири, або, у кого немає комп'ютера вдома, у найближчому відділенні пошти.

Зараз створено державне підприємство, завершуємо всі технічні роботи, бо це надзвичайно складний технічний проект. Треба встановити 15 тисяч комп'ютерів (у всіх відділеннях зв'язку, в тому числі — і в сільській глибинці), навчити 15 тисяч осіб, облаштувати центральний сервер, відпрацювати механізм проходження фінансів...

Повторюся, це дуже складний технічний проект. Наприклад, у Франції його налагоджували близько п'яти років.

— А скільки часу в наших умовах це займе?

— Я думаю, ми зробимо це трохи швидше і за два-два з половиною роки

цей проект вже будемо реалізовувати. — Нещодавно на колегії проаналізовано підсумки минулого року. Чим можете бути задоволені? Що вважаєте упущенням, що не встигли зробити?

— У цілому я задоволений результатами й подякував тим людям, які сьогодні працюють у системі Мінтрансзв'язку. Зрозуміло, що в кожному міністерстві є свої проблеми, є невирішені питання. Зрозуміло й те, що я як міністр не можу сказати, що зробив усе, що хотів, і все мені вдалося завершити. Але давайте оцінимо нашу роботу в загальному контексті. Наприклад, якщо в державі торік валовий внутрішній продукт зріс на 2,1 відсотка, то в нас на транспорті — на 8 відсотків, по зв'язку — на 15. Якщо в середньому по державі заробітна плата виросла приблизно на 22-23 відсотки, то в нас вона зросла на 37. Я вважаю, що ми багато зробили в соціальному плані, у питанні заробітної плати. Ми на 40 відсотків збільшили відрахування до держбюджету, до соціальних фондів, у тому числі до пенсійного, до місцевих бюджетів. Ми задіяли цілий сегмент нового будівництва — і на залізниці, і в авіації, і на автомобільних дорогах, і в морських портах. І з точки зору концентрації зусиль ми також просунулися вперед, наші загальні інвестиції, особливо ті, які здійснюються за рахунок наших підприємств, набагато більші, ніж у попередні роки. Наприклад, ми для залізниці купили 180 пасажирських вагонів — це половина від того, що було закуплено за весь період незалежності... Якби не фінансові проблеми, які виникли вже в четвертому кварталі, якби не фінансова криза, то, безумовно, ми могли б мати у 2009 році феноменальні результати. Але, на жаль, фінансова криза змусила згорнути багато наших проектів та задумів.

— Тоді наступне запитання: як на галузях, якими ви керуєте, позначилася фінансово-економічна криза? І що вдається зробити для мінімізації її впливу?

— Криза, безумовно, вдарила по транспорті і по зв'язку. Більше по транспорті. Найбільше — по Укрзалізниці, оскільки вона була на 40 відсотків зав'язана на перевезення продукції гірничо-металургійних комбінатів і хімічної промисловості, а ці галузі серйозно втратили свій виробничий потенціал. Нам нема що возити! Ми готові й сьогодні виконувати весь обсяг перевезень і послуг, але пропозиція, на жаль, зменшилася. А в зв'язку з цим упали й наша прибутковість та обсяги роботи. По Укрзалізниці — на 35 відсотків на місяць. Це серйозне падіння й така ситуація вимагає радикальних заходів із удосконалення системи управління, з формування нових підходів для того, щоб не допустити технологічного краху цього підрозділу. Ми над цим нині працюємо. Безумовно, спад стався й у пасажирських перевезеннях. Він не такий значний — 4-5 відсотків: у людей стало менше грошей і вони менше подорожують. Але в цілому система транспорту і зв'язку функціонує стабільно.

— Свого часу в одному зі своїх інтерв'ю ви говорили, що

Укрзалізниця має стати "нерозмінним золотим недоторканим активом" держави, а її намагаються перетворити на "донора приватного бізнесу". Вдалося вам цього уникнути? Чи зараз криза вже примирила й приватний бізнес, з його егоїзмом, і транспортників?

— Ні, егоїзм приватного бізнесу наростає. І останнім часом це особливо відчутно. Я хочу сказати про це відверто. Я залишаюся на тій самій позиції, що й у згаданому вами інтерв'ю. Я дійсно вважаю, що ми маємо ексклюзивний суб'єкт господарювання, яким є залізничний транспорт України. Він нам перейшов у спадок від Радянського Союзу. Він має надзвичайно великі можливості й потужності, і сьогодні Україна входить у десятку країн з найбільш розвинутою залізничною структурою (з точки зору і перевезень, і розгалуженості). Це великий плюс, який треба максимально ефективно використати для потреб держави. І реформа, яку ми запропонували Укрзалізниці, спрямована на те, щоб якраз цю систему не дати розтягнути, щоб вона залишилася під державним контролем, це по-перше. І, по-друге, щоб вона могла ефективно виконувати свою функцію.

Ми серйозно знизили вплив бізнесу на фінансовий стан залізниці. 10 мільярдів гривень поповнили її дохідну частину за минулий рік завдяки перегляду певних тарифних позицій, які були занижені. Ми відмінили всі знижки на залізниці, адже досі деякі наші олігархи, які хизувалися тим, що вони дуже багаті люди, фактично задарма возили залізницею свої вантажі. Вважаємо, що так не повинно бути, бо це несправедливо і неправильно. Залізниця має працювати в ринкових умовах, і її рентабельність повинна відповідати рентабельності тих суб'єктів, які нею користуються. Я не кажу, що ми всіх підрівняємо під один гребінець, але якщо, наприклад, ГМК за минулий рік мали 10 відсотків рентабельності, то стільки повинно бути й на залізниці. Якщо буде більше в них, то має бути більше й тут, тому що ця інфраструктура є невід'ємною частиною забезпечення технології ГМК. Ті люди, які багато років просто витягували останні соки й змушували залізницю обслуговувати їхні інтереси, сьогодні невдоволені. Їм доведеться удвічі більше заплатити за те, що вони в свій час забрали...

— А протидія?

— Протидія, безумовно, є. Я вам вже назвав цифру: якщо ми додали 10 мільярдів гривень на Укрзалізниці й збільшили відрахування до держбюджету, підняли людям зарплату, то ви ж розумієте, чий це гроші? Ми 2 мільярди гривень додали в морських портах, майже півмільярда — авіації... Це означає, що відбувся перерозподіл коштів на користь цих підрозділів і, зрозуміло, що міністр, який зробив цей перерозподіл, ну... не дуже подобається тим людям, з бізнесу яких гроші взято.

Газета „Сільські вісті”,
06 березня, 2009 р.