

ПОСИЛИТИ ГАЛУЗЬ



ри. Всі ремонти колії, зв'язку, впровадження сучасної техніки здійснювалися коштом залізниці. Ще один з головних кроків – погашення заборгованості. Через складну економічну ситуацію в країні для утримання штату нам треба було брати кредити. Держава далеко не завжди була готова їх надати, отже, доводилося звертатися до комерційних банків.

На початку 90-х років розроблено нову стратегію для створення нового обличчя залізниці. Цей процес розділено на дві групи умов: внутрішні та зовнішні. До внутрішніх умов належала підтримка держави та місцевих органів влади з економіки, соціальної сфери та екології. До вступу в Євросоюз ми повинні були вирішувати різноманітні питання, враховуючи в т. ч. і виникнення в майбутньому конкуренції, у зв'язку з появою на території Польщі інших операторів.

До внутрішніх проблем належав великий розмір штату та кількість майна залізниці, у якому не завжди була потреба. Фінанси фірми не були прозорими. Ми знали, що одна з перших вимог реструктуризації та відповідності європейським стандартам – прозорість фінансів, тобто повна ясність з джерелами доходів та витрат. У стратегічному плані було визначено орієнтацію на клієнтів, якісне покращення перевезень, збалансування поточної діяльності та погашення величезної заборгованості, яка на той час становила кілька мільярдів злотих. Крім того, нам треба було адаптувати польську залізницю до єдиних у європейському союзі організаційних, експлуатаційних та технічних вимог.

На першому етапі (1990 - 1997рр.) зі структури ПКП пішли заводи з ремонту рухомого складу, структури з утримання та ремонту колії, що вирішили стати самостійними. У період з 1998 до 2001 років почалися зміни структури управління Польськими державними залізницями, були визначені джерела прибутків та витрат. У 2002-2004 роках відбулося створення холдингової структури. Цього року повинен пройти останній етап із зміни структури ПКП на основі отриманого досвіду для врегулювання невирішених фінансових питань. Наша програма реорганізації включає в себе такі напрямки: організаційна і фінансова структури, реструктуризація активів та зайнятості. За вимогами ЄС вже створено бухгалтерське розділення між сферою управління та перевезень, прозорий розподіл комерційної та фінансової діяльності, припинено субсидювання збиткових пасажирських перевезень.

До 1998 року наша структура була віддзеркаленням Укрзалізниці, ми мали вісім окружних залізниць. Вирішено було їх реорганізувати у Генеральну дирекцію державного підприємства "Польські залізниці". Окремо створено дирекцію пасажирських та вантажних перевезень, дирекцію залізничної інфраструктури, сектор рухомого складу та його ремонту. Систему управління спрощено за рахунок ліквідації окружних залізниць. Така модель діяла до кінця 2000 року. Після

цього наш парламент затвердив концепцію приватизації та комерціалізації польських залізниць. У свою чергу уряд прийняв закон про польські залізниці. Відразу після цього було створено доволі просту структуру, яка діє і нині. Польські залізниці – у державній власності, вони не стали акціонерним товариством і складаються з трьох груп дочірніх компаній: перевізних компаній – ПКП регіональні перевезення (приміських); ПКП Інтерсіті (фірмових та експресів), що відповідають за поїзди далекого сполучення. Існує також дві швидкісні лінії: Гданськ–Гдиня і швидкісна електричка (довжина маршруту 40 км) в околицях Варшави. Вантажними перевезеннями займається компанія ПКП Карго, що була створена на основі дирекції вантажних перевезень.

У 1998 році ми провели експеримент, в рамках якого виокремили п'ять компаній для створення першого дочірнього товариства та вивчення на його основі позитивних і негативних наслідків діяльності компанії. В останню групу увійшла інфраструктура. Вона володіє всім майном, пов'язаним з інфраструктурою: залізнична колія, диспетчерські пости та ін. Тут треба зробити суттєве уточнення – вся земля під цим господарством належить державі. Є ще група незалежних компаній: енергетика, телекомунікації та ПКП залізнична інформатика. Всі вони – юридичні особи, зареєстровані у державному реєстрі. Кожна з них має своє правління та спостережну раду. Треба зазначити, що всі новостворені компанії починали свою фінансову діяльність з нуля – старі борги взяло на себе АО ПКП, як голова холдингу.

Дуже важливим було питання фінансової реструктуризації. До початку реформ загальна заборгованість залізниці складала близько 13 мільярдів злотих. Процес ішов надзвичайно важко й дотепер існує частина боргів державного підприємства "Польські залізниці". Цей процес так і не вдалося завершити через відсутність державного фінансування соціальних пасажирських перевезень, тобто всіх приміських перевезень. Зрушення почалися тільки у 2006-2007 роках.

Було проведено реструктуризацію майна, якого було дуже багато: залізнична структура, вагонний та локомотивний парки (старі вагони і локомотиви), всі нерентабельні дільниці, сортувальні і маневрові станції, пости руху. Все службове житло ми продали залізничникам за символічну ціну – один злотий за квадратний метр. Таким способом було реалізовано приблизно 130 тис. квартир. Готелі для робітників передали у приватні руки, було створено компанію, що займається майном, пов'язаним з відпочинком та туризмом, таких об'єктів було близько трьох десятків.

За всі ці роки чисельність залізничників зменшилася майже втричі. Хочу підкреслити, що жодної людини не було звільнено за наказом. Тим, хто бажав змінити роботу, в залежності від місця проживання та рівня безробіття у цій місцевості, пропонувалася доволі солідна грошова компенсація – кілька десятків

тисяч злотих на руки. Всі витрати на реструктуризацію персоналу склали понад 1 млрд злотих. Ці кошти ПКП отримало без державної підтримки, за рахунок банківських кредитів. Ось кілька цифр: з підприємств із ремонту рухомого складу звільнилося 70 тис. працівників, з медслужби – близько 20 тис. Практично польські залізниці пішли тим же шляхом реформування, що й наші угорські колеги. У мене часто запитують: чи правда, що ви повністю ліквідували медслужбу? Це не так, медична служба залишилася тільки для потреб функціонування залізниці, наприклад, для проведення професійних медоглядів працівників, особливо машиністів та диспетчерів.

І на закінчення – короткий підсумок. Успіх процесу реструктуризації залежить від визначення державою ролі та функції залізничного транспорту в транспортній системі країни, шляхів фінансування соціальних пасажирських перевезень (приміських), умов утримання та розвитку залізничної інфраструктури та визначення умов міжгалузевої конкуренції з автомобільним транспортом. Крім того, потрібна погоджена програма, здатна забезпечити ефективне функціонування підприємства.

Голова дорпрофсожу Львівської залізниці
Андрій СЕНИШИН:

"Залізниця – не арена для соціальних експериментів!"



– У попередні роки наша держава відсторонено спостерігала – виживе залізниця чи ні? Найтяжчий історичний момент був у 1995-1997 роках. Відставання із виплат заробітної плати на той час становило 9 місяців. Весь цей час люди працювали, не отримуючи заробітної платні. У той час

ми разом з адміністрацією профспілки прийняли рішення провести з'їзд залізничників, зібрали людей, і все їм пояснили. Треба нагадати, що на Львівській залізниці працювало тоді 119 тисяч осіб (сьогодні – 59 тис.). У той час замість заробітної плати ми видавали щєбінь, цукор, пісок – тобто те, що перевозила залізниця. Держава в цей час займалася заводами та іншими важливішими, на її думку, питаннями, а про нас просто забули.

Якщо поглянути нині на Львів, побачимо, що немає автобусного заводу, ВО "Електрон", заводу автотранспорту і цей список можна було б суттєво продовжити. Припинили своє існування 13 заводів, що мали трудові колективи по 7-9 тисяч осіб. А тепер давайте повернемося до наших реалій: під час повені на Закарпатті держава бездушно відмовилася від нас. Під час другої повені сюди приїздив прем'єр, ми будували житло для потерпілих, що залишилися без нічого. До речі, під час другої повені на допомогу нам прийшли всі залізниці. У минулорічній повені ми так само не отримали жодної копійки від держави. А держава – це Міністерство транспорту, Кабмін, президент. Це – ті люди, які повинні повернутися лицем до залізниці. Кошти були виділені комерційним структурам, що брали участь у ліквідації наслідків повені, а залізниця знову не отримала нічого.

Начальник залізниці просив надати кредит – відмовили, просив відтермінувати сплату податків, щоб виплатити заробітну плату та розрахуватися з витратами на повінь – знову категорична відмова. Чи є у нас, залізничників, впевненість у нашій державі? Відкрито відповім, що такої впевненості у нас немає. Під час останньої зустрічі з Міністром транспорту та зв'язку з питань приміських і пасажирських перевезень він звернувся до мене з закликом: "Я хочу правди!" А правда проста – під час нашої зустрічі з прем'єр-міністром вона сказала такі слова: "Я про залізницю знаю приблизно на чверть, пан міністр та його заступники може на 35 відсотків. І тільки спеціалісти Укрзалізниці та профспілки знають картину на сто відсотків. Попрацюйте з ними і ми обов'язково знайдемо шлях вирішення проблеми".

(Продовження на 8-9 стор.)