

(Продовження. Поч. на 3-5 стор.)

Та проходить один круглий стіл, другий, виступає голова ради об'єднаної профспілки, а у нього навіть немає протоколів.

У 2007 році ми збиралися у Києві, два дні вивчали концепцію реформування, пішли у трудові колективи і пояснили людям, що ми хочемо робити на залізниці, як її реформувати. Практично іде погодження по всіх рівнях до міністерства включно. Та раптом все різко міняється – пропонується інша структура. Давайте у діалозі досягнемо консенсусу і вирішимо ці питання!

Профспілка давно вивчає досвід та проблеми реформування залізниць інших країн. І ми бачили, як відбувалися реструктуризації у Бельгії та Німеччині. Бундестаг прийняв рішення, що начальник залізничного відомства повинен працювати на своїй посаді щонайменше 7 років. Нагадаю, що процес реформування там триває 19 років. Отже, є системний підхід до посадовців, які за це відповідають. Не хочу образити минулих урядовців, що відповідали за залізницю. Та вони були й пішли, а хто буде відповідати? Наприклад, у 2005 році всі прибутки залізниці було кинуте в бюджет, у фонд розвитку не потрапило ані копійки. Усі галузі в Україні підняли заробітну плату до 40 відсотків, і лише на залізниці цей ріст склав навіть не половину - 18 відсотків.

Сьогодні ми повинні зберегти трудовий колектив. Це буде професійно і справедливо. Повинен бути людський підхід до людей. Позиція профспілок у цьому питанні дуже проста: ми хочемо бачити всі три концепції. Концепцію Укрзалізниці ми погодили, є концепція Мінтрансу, є ще концепція реформування 2007 року. Друкуємо їх у газетах "Магістраль" та "Львівський залізничник" і йдемо до людей для обговорення, потім проводимо з'їзд. І вже на з'їзді люди самі скажуть – яким шляхом нам іти. Тоді я буду мати моральне право говорити трудовому колективу: "Ми вас не обдурили, ми з вами порадилися і прийняли рішення". Тоді ми будемо мати результат.

Директор Департаменту залізничного транспорту Мінтрансу України

Михайло МАКАРЕНКО:

"Україні поки що нічим похвалитися, сьогодні ми лише вивчаємо досвід наших сусідів"



В економіці будь-якої держави нормальне функціонування залізничного транспорту є одним з найважливіших чинників. В Україні сьогодні питома вага залізничних перевезень становить 82 відсотки, з них 47 відсотків – пасажирські перевезення. Хочу ще раз наголосити: ми не маємо права

на помилки в процесі реформування залізничного транспорту. Хочу чесно сказати, що Україні поки що нічим похвалитися – сьогодні ми лише вивчаємо досвід наших сусідів. Ми добре знаємо проблеми реформування, які виникли в Казахстані – першій країні на пострадянському просторі, що почала реформування залізничного транспорту. Наступний досвід, на який ми постійно орієнтуємося – це досвід Російської Федерації.

Ми не раз виїздили до Москви та зустрічалися з людьми, які здійснювали цю реформу в РФ. Необхідно врахувати їхній позитивний досвід і прорахунки для того, щоб запобігти цьому у нас. Я хочу коротко зупинитися на тих завданнях, які доведеться найближчим часом вирішити українським залізницям на шляху підготовки до реформування. Проект реформування залізниць – це тільки проект, декларація про наміри й жодної мови про саме реформування тут не ведеться. Реформа починається лише тоді, коли на основі цієї програми розробляється комплекс нормативно-правової документації. Тільки тоді, коли весь комплекс цих робіт буде завершено, можна говорити про початок

РЕФОРМА ПОВИННА

реформ. Сьогодні ми лише говоримо, що готові почати розробку цих документів.

Насамперед потрібно розробити пакет документів, які б чітко регламентували взаємовідносини між державою та залізничним транспортом. Сьогодні у нас немає таких документів, є Закон про залізничний транспорт, розроблений у дусі пострадянської економіки. У 1995 році, коли розроблявся цей закон, завдання полягало в тому, щоб зберегти все, що залишилося у залізниці від радянської системи. Статут залізниці вже не вписується у нормативно-правову базу, що існує в Україні. У ньому просто відсутні такі поняття, як ринкові та конкурентні відносини. А нам ще треба адаптувати наше законодавство до вимог законодавства європейської спільноти і дуже багато іншого. Вийшло так, що наша держава постійно змінює правила гри у закупівлі товарів для економіки. Все це свідчить про те, що ми тільки починаємо налагоджувати ринок цивілізованих взаємовідносин, який давно існує в європейських державах. Сьогодні ми маємо всередині залізничної системи старі радянські системи фінансування та розподілу доходів. Такий анахронізм залишився тільки в Україні. Колись всі доходи ділились з Москви, яка розподіляла їх на 32 залізниці, а у нас це робиться з Києва, знаючи ставлення нашого шановного уряду до залізничного транспорту, де хочуть законсервувати існуючий стан справ, коли залізниця перетворена по суті на донора для наповнення бюджету і ставлення до неї суто споживачке. Перше, що нам необхідно зробити на довгому шляху реформування української залізниці, прийняти Закон про залізничний транспорт. Без нього ніякої реформи бути не може. У принципі текст давно підготовлений, але для його розгляду на сьогодні немає політичної волі. На другому етапі після прийняття Закону можна братися до розробки проекту постанови Кабміну про суб'єкти господарювання. Тому сьогодні всі дебати про це абсолютно нічого не вирішують. І лише після прийняття відповідної постанови уряду ми можемо дебатувати про прийнятність тієї чи іншої організаційно-правової форми управління. Тут маємо хороший приклад Російської Федерації, де ще у 2004 році було впроваджено 9 програм бюджетування. Всі вони прекрасно працюють. У нас всього цього немає.

Після розробки програм бюджетування ми можемо приступити до структурних змін. Планується, що у нас буде не два види діяльності як сьогодні – вантажні та пасажирські перевезення, а сім. Така форма передбачає виділення з інфраструктури в окремий баланс пасажирських перевезень далекого сполучення, пасажирських перевезень приміського сполучення, дирекції локомотивного господарства, дирекції вагонного господарства. Лише після цього ми можемо починати структурну реформу на залізницях.

Голова Вільної профспілки машиністів України
Семен КАРИКОВ:

"Люди не повірять у реформи доти, доки не буде чіткої та зрозумілої концепції їхнього проведення"



Варто керуватися принципом: краще повільно йти в потрібному напрямку, ніж бігти у зворотному. У Росії для проведення реформ було прийнято сім федеральних законів і понад 100 нормативних документів, а що у нас? Юлія Володимирівна чітко сказала – не міняти Закон про залізничний транспорт. Це повинен бути закон про особливості реформування залізничного

транспорту. Цілком зрозуміло, що без чіткого прописування основ реформування нічого хорошого не вийде. Люди не повірять у реформи доти, доки не буде чіткої та зрозумілої концепції проведення цих реформ.

Далеко не все може вирішуватися з Києва

Начальник технічної служби Донецької залізниці
Валерій ПІДЛУЗЬКИЙ:

"Втрата статусу юридичної особи та можливості управління структурними підрозділами по вертикалі призведе до значних труднощів в управлінні процесом перевезень та в навантажувально-розвантажувальних роботах"

Думаю, що досвід реформування наших сусідів допоможе й нам. Як вже зазначалося, сьогодні є три варіанти реформування залізниці: утворення державного підприємства, акціонерної компанії або концерну. Хочу сказати про негативні моменти цих варіантів, на думку Донецької залізниці. Довжина колій нашої залізниці становить приблизно 3 тис. км (у порівнянні з іншими залізницями України це небагато), та довжина під'їзних колій, які ми обслуговуємо, утричі більша за довжину основних. На під'їзних коліях наша залізниця вантажить 98 відсотків вантажів, і лише два відсотки вантажиться у місцях загального користування. Тому для нас надзвичайно важливі питання вантажної та комерційної роботи.

Хочу висловити нашу думку про негативні моменти реформування. Втрата статусу юридичної особи та управління структурним підрозділом по вертикалі призведе до значних труднощів в управлінні процесом перевезень та в навантажувально-розвантажувальних роботах. Серед наших клієнтів 7 металургійних заводів, десятки вугільних шахт, збагачувальні фабрики, коксохімізаводи та ін. Із кожним з них треба працювати, причому на місці, а не з Києва. Є маса питань, які вирішуються першими керівниками тільки в режимі особистих контактів. Ще один нюанс: за вказівкою Кабміну Донецька залізниця вантажить вугілля безплатно. Як буде далі – ми сказати не можемо.

Друге питання: залізниця проводить роботи з технічної інвентаризації, списання, відчуження, списання нерухомого майна, займається земельними спорами, узгодженнями меж залізниці. Крім того, ми є платниками податку на землю, що надається у користування місцевими органами влади. У зоні залізниці знаходиться 440 місцевих рад, 120 податкових інспекцій. Попередні два роки ми займаємося отриманням актів на землекористування. Це – величезна рутинна робота і вона може виконуватися з юридичними особами лише на місці. Ось неповний перелік питань, які нам доводиться вирішувати на місцях: взаємовідносини з місцевими органами управління та самоврядування, взаємовідносини з відправниками вантажів для оптимізації використання вантажних вагонів, оптимізація кількості приміських поїздів, тарифів на перевезення пасажирів, погашення заборгованості за пільгові перевезення пасажирів, вирішення на місцевому рівні соціальних питань з благоустрою території, питань екології та довкілля, надзвичайні ситуації та негайна допомога при ліквідації стихійних лих.

Все це, ще раз підкреслюю, вирішується на місцях. У зв'язку з централізованим надходженням податків до Києва, постраждають бюджети всіх областей України. Хто на це погодиться, якщо всі податки підуть з областей у столицю? Крім того, на основі діючого законодавства, всі судові справи будуть розглядатися київськими судовими інстанціями. Врахуйте, що нині всі втрати вантажів, крадіжки на залізниці розглядаються місцевими судами. Немає ясності з відомчою медициною, базами відпочинку залізничників та дитячими таборами. Ми добре знаємо, що відбувається, коли такий об'єкт відходить до держави – все обладнання, надбане роками за наші кошти безслідно піде. А для нашої залізниці питання медицини та баз відпочинку має виключне значення через погану економічну ситуацію у Донбасі.

Ще одне питання, про яке варто згадати – необхідність нового Закону про залізничний транспорт. Це, звичайно, дуже важливо, але варто нагадати, що сьогодні не виконується й чинний Закон. Ось простий приклад: один з наших клієнтів, Алчевський металургійний комбінат, вкладає у реконструкцію майже 2 млрд дол.,