

ПОСИЛИТИ ГАЛУЗЬ

при цьому обсяги відвантаження готової продукції збільшаться на 30-40 відсотків. Та як виявилось, ані Донецька залізниця, ані Укрзалізниця нічого з цього не отримають. Підприємства, що використовують нашу інфраструктуру, не бажають нам допомагати. Тому Донецька залізниця з трьох запропонованих варіантів реформування схильється до створення концерну та збереження за залізницею статусу юридичної особи.

Начальник адміністративної служби-помічник начальника Південно-Західної залізниці
Георгій ЕЙТУТИС:

“Сьогодні для реформування необхідно не лише організувати вертикальну структуру управління, створити вантажні, пасажирські, приміські компанії, а перш за все – регіональні підприємства, головним завданням яких буде обслуговування інфраструктури на базі залізниць або дирекцій”



– Ефективність запропонованої моделі реформування залізничного транспорту оцінюється за отриманим кінцевим результатом. Досвід європейських країн свідчить, що в німецьких залізницях у період реформування було 7 концепцій, у словаків – 6, в Польщі – 5.

Тобто, кожна країна не раз і не два визначала для себе особливості тієї чи іншої моделі та спрямування її політичного вектора. На мій погляд, серйозною проблемою реформування є керованість залізничного транспорту, що тісно пов'язана з його економічною безпекою. Що ми маємо сьогодні: перш за все, збільшення дистанції в управлінні структурними підрозділами, такими як дистанції колії (ПЧ), електропостачання (ЕЧ), сигналізації і зв'язку (ШЧ) та іншими..

У 2000 році було ліквідовано 28 відділків залізниць і створені дирекції залізничних перевезень без статусу юридичної особи. Начальник дирекції сьогодні де-юре не може вплинути на ПЧ, ЕЧ, ШЧ, бо вони фінансуються через служби. А начальник служби де-факто не може ефективно керувати цими підрозділами тому, що приблизно півдня він зайнятий різноманітними нарадами, звітами, розробкою заходів. У результаті, отримуємо зменшення продуктивності праці та погіршення якості роботи. Нема необхідного контакту з органами управління на місцях. Від цього – низький відсоток компенсацій за пільгові перевезення пасажирів, не працює 10 стаття закону про залізничний транспорт, де йдеться про реконструкцію та розвиток інфраструктури, придбання рухомого складу..

Я ставив питання про компенсації за приміські перевезення нашим російським колегам і вони відповіли, що отримують 60% компенсації за ці перевезення. А в якості допомоги залізничному транспорту, це також обумовлено законом, придбано сотні пасажирських вагонів і локомотивів, здійснено безпосередню допомогу з розвитку регіональних перевезень. Тому, на мій погляд, сьогодні для реформування необхідно не лише організувати вертикальну структуру управління, створити вантажні, пасажирські, приміські компанії, а перш за все – регіональні підприємства, головним завданням яких буде обслуговування інфраструктури на базі залізниць або дирекцій. Вважаю, що потрібна одна ланка – регіональне підприємство. Вони повинні бути організовані в залежності від районів тяжіння, стиків експлуатаційної роботи і регіональних центрів руху перевезень. Їх повинно бути в Україні 14-16. Спочатку необхідно напрацювати нормативну базу, погоджену Кабміном спільно з Укрзалізницею, Мінтрансом, наукою, спеціалістами. Необхідно провести т. зв. категоріювання дільниць залізниць, підприємств та об'єктів на базі питомих витрат. Потім привести контингент та витрати у відповідність до обсягів роботи. Якщо намагатися кардинально змінювати структуру управління залізничним транспортом, не маючи програми, затвердженої Кабміном, то це може

призвести до непоправних втрат часу, на які ми просто не маємо права.

Повна приватизація залізниць не вирішує всіх проблем

Начальник технічної служби Південної залізниці, член робочої групи з розробки програмних документів із реформування **Володимир ФОМАЗОВ:**
“Акціонування залізниць із повною державною власністю має явні переваги та може забезпечити їх прибуткову діяльність без державних субсидій”



– Ми часто говоримо про досвід європейських держав в частині реформування, про різні моделі та підходи до реформування країн Європи та Америки. Тому кілька слів про досвід розвинених країн. А він далеко не однозначний і вимагає свого аналізу. Треба сказати, що відсоток залізничного транспорту на ринку транспортних послуг Європи з 1970 по 2000 роки впав з 30 до 8 відсотків у вантажних перевезеннях і з 10 до 5 відсотків у пасажирських перевезеннях. Для усунення цієї негативної тенденції та збільшення відсотка у вантажному та пасажирському сегментах перевезень до 2020 року у три та два рази відповідно були розроблені директиви Євросоюзу 91/440, якими передбачено реформування залізничного транспорту європейських країн.

Великобританія – перша країна після прийняття директиви почала реформи й приватизувала свої залізниці. У 2002 р. там функціонувало 25 приватних компаній, що займалися пасажирськими перевезеннями і 7 вантажних компаній. Роль держави на той час вичерпувалася утриманням організації контролю за роботою залізничного транспорту. У перші два роки дійсно зросла вартість акцій цих компаній, скоротилися випадки запізнення поїздів, було введено додаткові послуги в поїздах та на вокзалах. Уряд був задоволений, оскільки скоротилися субсидії на функціонування залізничного транспорту. А пасажирів отримали право вибору найбільш зручного виду транспорту.

Та приватизація мала багато негативних моментів: погіршилось утримання рухомого складу, планові ремонти проводилися формально. А з 1999 року почалися проблеми з безпекою руху: катастрофи, аварії, запізнення поїздів, страйки, як наслідок незадовільного стану рухомого складу. Дійшло до того, що уряд Великобританії визнав власні залізниці найгіршими у Європі. Тому компанія повернулася у державну власність, а її доходи були скеровані на технічне оснащення. Маємо факт, коли досвід приватизації залізниці у класичній капіталістичній державі дав негативний результат.

Швейцарія, де було введено державне управління залізницею, стала однією з найбільш успішних у світі. Високий технічний рівень, зумовлений великими обсягами інвестицій, які держава вкладає в компанію та розвиток рухомого складу. Керівництво компанії не вважає необхідним розділення інфраструктури перевезень через невелику кількість вантажних перевезень. На основі викладеного можна зробити висновок, що акціонування залізниць із повною державною власністю має явні переваги та може забезпечити їх прибуткову діяльність без державних субсидій. Отже, приватизація – не панацея і здійснювати її варто лише там, де для цього є необхідні умови.

У Німеччині реформування залізниць почалося у дев'яностих роках минулого сторіччя, після об'єднання країни. Законодавством передбачено, що контрольний пакет акцій назавжди залишається за державою. Обсяг транспортних послуг на залізниці за сім років зріс на 10,7 відсотків, значно збільшилася і продуктивність праці.

Франція за довжиною залізничної мережі найбільш близька до України. Тут здавна сильні традиції державного управління. У 1983 році всі активи компанії перейшли

у державну власність. Головна причина – величезний борг компанії перед державою в обсязі 200 млрд франків. Нова мережа залізниць Франції створена в 1997 році. На її адміністрацію покладено відповідальність за утримання та розвиток мережі залізниць у країні. Головне у французькій моделі реформи те, що вона спрямована на збереження цілісності майнового комплексу, відповідальності за залізничні перевезення, управління рухом та точного утримання інфраструктури. Реструктуризація тут впроваджується дуже повільно, щоб уникнути помилок. Комерціалізація перевезень проводиться тільки в пасажирському сполученні. Франція не підтримує приватизацію і гальмує її впровадження. Ось декілька фактів, що характеризують діяльність залізниці: доходи від перевезень тонни вантажу тут удвічі вищі, ніж у Німеччині, вищий і дохід від перевезення одного пасажирів.

Отже, маємо логічний висновок: аналіз реформування розвинених європейських країн за десять років показав, що всі ці країни, не дивлячись на вимоги директиви 91/440, по-різному здійснюють реформування структури управління залізничним транспортом.

На завершення конференції її головуєчий, заступник Генерального директора Укрзалізниці, Микола СНІТКО, зазначив:

– Існує проблема, і це повинні визнати всі, що сьогодні, ідучи до реформування, ми не працюємо з трудовими колективами. У минулій програмі реформ були чітко окреслені всі завдання. А сьогодні ніхто не погодить програму, якщо податок буде піднято нагору, в акціонерну компанію. Будь-яка форма сьогодні, це – концентрація. Це однаково стосується і підприємств, і залізниць. Нагадую, що всі учасники цього процесу повинні дати письмову згоду на таку концентрацію. Зокрема, Антимонопольний комітет не дасть згоди на таку концентрацію.

Місцева влада також не дасть такої згоди, тому що втрата податків – це втрата місцевого бюджету. Тому однією з тез нашого рішення повинна бути робота в трудових колективах. Всі добре розуміють, що без підтримки знизу та від профспілок будь-яку реформу буде провалено. На рівні минулого уряду було чітко погоджено, що вся соціальна сфера, яка є на залізницях, повинна за ними і залишитися. Це стосувалося і медицини, що забезпечує в єдиному транспортному комплексі безпеку руху і повинна залишитися на місцях. Саме тому програма була підтримана профспілками та трудовими колективами. Затверджену концепцію реформування ніхто не відмінив, її текст знаходиться на інтернет-сторінці Укрзалізниці. Хочу нагадати, що у наших російських колегах до реформи були підключені не лише окремі міністерства і відомства, а й Міністерство внутрішніх справ, Федеральна служба безпеки Російської Федерації, бо йшлося про повномасштабну реформу. І тому, коли прем'єр-міністр України заявила, що навряд чи хтось краще за залізничників знає проблеми залізниці, то це – справді так.

Звернувся до залізничників і Директор Департаменту залізничного транспорту Мінтрансв'зку України Михайло МАКАРЕНКО:

– Хочу, щоб всі ви чітко розуміли одне з головних завдань діалогу, який сьогодні провадиться між Мінтрансв'язку, Укрзалізницею та залізницями, як суб'єктами господарювання: ми повинні на весь голос заявити нашому уряду, що є така галузь, як залізничний транспорт, щоб вони нарешті звернули увагу на наші проблеми. Без цього всі суперечки та спірні питання, частину з яких винесено на рівень прем'єра та РНБО, навіть і не підіймалися. Для нас це дуже важливо, бо проблеми залізничного транспорту – це не лише наші проблеми, а й проблеми всієї держави.

Ми прагнемо, щоб наша діяльність була чітко регламентована законодавчою базою України. Мета міністерства сьогодні – оптимізація затратного механізму на залізничному транспорті для зменшення витрат на паливо та електроенергію й скерування вивільнених коштів на підвищення заробітної плати. Моя мета, як економіста, довести рівень заробітної плати у вартості перевезень хоча б до 45-47%, як це було в радянські часи. Проблеми транспорту не будуть вирішені доти, доки не буде піднято рівень заробітної плати. Добре, що діалог іде, і я ще раз з усією відповідальністю заявляю, що без прийняття закону про залізничний транспорт ніякої реформи в Україні не буде. А для прийняття цього закону нам треба прийняти програму реформування.

Записав **Олександр ГЕРШУНЕНКО**
Фото **Юрія ЮХНИЦЬКОГО**