



КРИЗА – ЖОРСТКИЙ УЧИТЕЛЬ

22 вересня у Палаці залізничників відбулася конференція трудового колективу Львівської залізниці. Зі звітом про хід виконання колективного договору за вісім місяців 2009 р., стан підготовки до роботи у зимовий період 2009 – 2010 рр. та перспективи роботи залізниці у наступному році виступив начальник залізниці Михайло Мостовий.

Голова дорпрофсожу Андрій Сенишин доповів про хід виконання колективного договору за вісім місяців нинішнього року та стан підготовки до роботи впродовж зими 2009 – 2010 рр.

Конференція трудового колективу дала згоду на передачу Ужгородської дитячої залізниці у комунальну власність територіальної громади міста Ужгорода.

Начальник ДТГО “Львівська залізниця” Михайло МОСТОВИЙ: “Незважаючи на складну економічну ситуацію ми зберегли фахівців і колектив”



– Залізницю доводиться виконувати роботу із перевезення вантажів та пасажирів у складних економічних і політичних умовах. Підводячи підсумки роботи за 8 місяців 2009 року слід відзначити, що наш основний показник – вантажообіг – виконано в обсязі 9 млрд 471 млн тонно/км. Це на 40,9% менше від аналогічного минулорічного показника. Зменшення вантажообігу пов'язане з падінням обсягів перевезень в основному у міждержавному сполученні. Їхня частка у загальному вантажообігу складає 71,4 відсотка. За 21 день вересня Львівська залізниця отримала від вантажних перевезень 80,4 млн грн, у той час як Південно-Західна – 168,451 млн, Одеська – 142,627 млн, Південна – 176,256 млн, Придніпровська – 446,274 млн, Донецька – 419,487 млн грн.

Ситуація, що склалася у нашому регіоні, свідчить про його економічну деградацію. Сьогодні практично не працює Надвірнянський нафтопереробний завод, скоро зупиниться Дрогобицький нафтопереробний, який до тепер працював нестабільно, з травня простоє ВАТ “Рівне-Азот”, 2 роки не працює ВАТ “Оріана” в Калуші. Сьогодні залізниця отримує кошти в основному за перевезення будівельних вантажів. Для порівняння скажу, що кошти, які ми отримуємо від перевезення на середню відстань цистерни з нафтопродуктами дорівнюють коштом за перевезення восьми вагонів щобеню, а от затрати в цьому випадку у вісім разів більші.

Якщо 3-4 роки тому у номенклатурі вантажів нафта складала 25%, то зараз – неповних 3 відсотки. Міждержавні перевезення зменшилися у порівнянні з минулим роком на 44,4%, у т.ч. транзитні перевезення впали на 48,9 відсотка. Через падіння обсягів транзиту залізної руди й марганцю до Словаччини, Угорщини, Польщі й Румунії обсяги імпорتنих перевезень зменшилися на 590 млн тонно/км (69,8%) у порівнянні з минулим роком.

Ветерани пам'ятають, як на наших

прикордонних переходах за добу перевантажували півтори тисячі вагонів. Сьогодні якщо ми перевантажуємо сотню, то це – дуже добре. Обсяги експортних перевезень становлять 3,6 млрд тонно/км і зменшилися на 36,2% у порівнянні з показниками минулого року. Вантажі третього класу – хімічні та мінеральні добрива – у цьому році становлять лише неповні 5% від обсягів 2008 року. У звітному періоді відправлено 10,7 млн тонн вантажів, що на 35% менше від обсягів минулого року. Зменшилося відправлення нафти і нафтопродуктів, будівельних матеріалів, лісових вантажів, цементу, коксу, металобрухту. Трохи зросли обсяги хлібних вантажів, хоча західний регіон не є зерновим. Сьогодні ми вантажимо на добу в середньому 65 зерновозів (Південна залізниця – до 500 вагонів, Південно-Західна – 250, Одеська – 500). За 8 місяців 2009 року пасажирообіг очікується в обсязі майже 3,7 мільярди пасажиро-кілометрів, тобто на 4,7% менше від плану.

Показники з пасажирообігу перевиконано лише у приміському сполученні, але воно – глибоко збиткове. За 8 місяців збитки від приміських перевезень становлять 271 млн грн, тобто за кожну добу збиток становить трохи більше одного мільйона гривень, а перекрити його немає чим, бо поменшали обсяги вантажних перевезень.

Михайло Мостовий зазначив, що впродовж восьми місяців нинішнього року значно покращилися якісні показники роботи залізниць. На 6,5% зросло статичне навантаження на вагон, на 9,7% збільшився обіг місцевого вагона, на 9,1% – обіг навантаженого вагона, на 4,5% – дільнична швидкість. Середньодобовий пробіг локомотива збільшився на 4,2%, продуктивність локомотива – на 2,6%, середня вага вантажного поїзда зростає на 1,5%. На 59,2 млн грн зросли доходи від пасажирських перевезень, з них у приміському сполученні на 6,4 млн грн. Однак, слід зауважити, що цей ріст відбувся за рахунок збільшення тарифів на перевезення.

– Окремо було розглянуто питання оплати праці. За 8 місяців поточного року на оплату праці використано 1 млрд 16 млн грн, що на 139,6 млн грн (12,1%) менше ніж у минулому році. Це – результат переходу на чотириденний робочий тиждень. Але якщо взяти середній рівень зарплати, то вона не зменшилася, а подекуди і зросла, наприклад, у пасажирських перевезеннях, зокрема у провідників вагонів та начальників поїздів. У машиністів середній рівень зарплати зменшився незначним чином, а у деяких депо навіть зріс. Серед енергетиків на деяких дільницях теж є збіль-

шення рівня зарплати. Однак загалом середня зарплата по залізницю зменшилася і зараз становить 2368 грн. На жаль, це – найнижчий показник серед залізниць. Однак найважливішим нашим здобутком вважаємо те, що ми зберегли від масових скорочень спеціалістів і колектив.

За 8 місяців цього року залізницею сплачено 809 млн грн до держбюджету та державних цільових фондів, в т.ч. у держбюджет сплачено на 21,5 млн грн більше, ніж у минулому році. Це – закономірно, бо витрат практично нема через брак обігових коштів. Доводиться констатувати сумну тенденцію: усі 18 років свого існування держава ставить до залізниць як до “дійної корови” і практично не надає ніякої допомоги окрім того, що ми є державним підприємством.

При такому різкому зменшенні роботи стан гарантування безпеки руху, на жаль, є нестабільним і потребує підвищеної уваги. Через відсутність коштів на запчастини ми не можемо виконувати якісні ремонти і змушені експлуатувати тяговий рухомих склад та моторвагони із простроченими термінами. В результаті за 8 місяців у нас сталося 64 транспортних подій (на 3 випадки менше ніж у 2008 році), внаслідок яких залізницю було завдано збитків на 30,9 тис. грн, станом на сьогодні всі збитки відшкодовані.

Нас дуже непокоять несанкціоновані втручання в роботу залізничного транспорту. Якщо раніше це явище процітало лише на Донецькій та Придніпровській залізницях, то тепер воно з'явилося і в нас. На Рівненській та Ужгородській дирекціях зафіксовані випадки втручання у верхню будову колії. Зафіксовано 81 випадок розкрадання обладнання у господарстві служби сигналізації і зв'язку та в енергетиків. Загальний обсяг збитків сягнув 268,5 тис. грн.

За 8 місяців 2009 року на наших підприємствах травмовано 10 працівників, в т.ч. один випадок зі смертельним наслідком і три з подальшою інвалідністю. За 8 місяців поточного року кількість днів непрацездатності через травми становить 745 днів. За аналогічний період минулого року цей показник становив 1979 днів.

На 1 вересня придбання по господарствах залізниць основних видів спецодягу та взуття становить: костюмів – 100%, взуття – 93%, жилетів і рукавиць – 100 відсотків. Залізничники будуть у повному обсязі забезпечені зимовим і літнім спецодягом до 1 листопада, як це передбачено нормативними документами, а із спецвзуттям склалася тривожна ситуація. За рішенням Укрзалізниці постачання спецвзуттям централізоване і на даний момент ми забезпечені ним лише

на 18 відсотків. Я попросив наших профспілки, щоб вони звернулися до генерального директора Укрзалізниці та голови центральної ради профспілок щодо вирішення цього питання.

Трудова дисципліна перебуває під нашою постійною увагою. За 8 місяців 2009 року зафіксовано понад 10 тисяч випадків її порушення. Накладено 2257 дисциплінарних стягнень, звільнено 33 працівники. Зафіксовано 19 прогулів та 10 випадків перебування на роботі у нетверезому стані. За 8 місяців 2009 року у пасажирському господарстві виявлено 133 випадки безквиткового проїзду пасажирів, за минулий рік – 158. Всі причетні відповідним чином покарані. На жаль, у нас ще трапляються випадки перевезення контрабандних цигарок за кордон. Якщо серед контрабандистів виявляють залізничників, ми одразу ж звільняємо їх із транспорту. Ще одна проблема – розкрадання дизпалива. Нещодавно обласна прокуратура порушила кримінальну справу за цим фактом, де фігурують не лише залізничники, а й працівники правоохоронних органів.

Адміністрація постійно виконує свої зобов'язання за колективним договором. Зокрема понад 2 млн грн спрямовано для надання матеріальної допомоги малозахищеним ветеранам залізничного транспорту, у т.ч. 1,3 млн грн – у медичні заклади для їхнього лікування. Виплачено грошову допомогу при звільненні на пенсію 1297 працівникам у сумі 18,5 млн грн. Витрати на утримання будинку ветеранів у Чопі становлять 1,2 млн грн. На покращення медичного обслуговування у медичних закладах надано допомоги на 7,6 млн грн. Виділено 95 тис. грн залізничній санітарно-епідеміологічній станції, 75 тис. грн дорожній станції переливання крові, навчальним закладам надано допомогу в обсязі 414 тис. грн. Студентам-сиротам надано 13 тис грн допомоги на харчування, а 182 випускникам навчальних закладів виплачено матеріальну допомогу за місцем роботи. Нашим працівникам, які вперше вступили в шлюб, надано допомогу загалом у розмірі 467 тис. грн. Ми вишукали можливості надати позику на будівництво восьми нашим працівникам, 33,5 тисячі наших працівників отримали загалом 20,4 млн грн допомоги на оздоровлення, нашим профспілковим організаціям перераховано 9,7 млн грн.

Прогнози на 2010 рік, на жаль, невтішні. Процес виходу з кризи відбувається не так, як хотілося б. Ми прогнозуємо вантажообіг у розмірі 14,3 млрд тонно/км, тобто на рівні цього року. Очікується, що у 2010 році обсяги перевезень впадуть приблизно на 38 відсотків

у порівнянні з показниками 2008 року, а транзитні перевезення зменшаться на 44,5 відсотка. Внутрішньодержавні перевезення складуть приблизно 4,1 млрд тонно/км і це буде на 28,7% менше, ніж у минулому році. У місцевому сполученні спад сягне 26 відсотків. Планом на 2010 рік у пасажирських перевезеннях передбачено 5,579 млрд пасажирокілометрів. У приміському сполученні очікується ріст перевезень приблизно на 3%. Виходячи з обсягів перевезень, прогнозується отримати чистого доходу від реалізації продукції в розмірі 6,058 млрд грн. У зв'язку з тим, що в наступному році не очікується зростання промислового виробництва, очікується, що залізниця втратить доходів на суму 1 млрд грн. Фонд оплати праці планується в розмірі 1,912 млрд грн, що на 101 млн більше, ніж у 2009 році. Середньомісячна зарплата запланована в розмірі 2850 грн, що на 526 грн більше від очікуваної у 2009 році.

Щоб досягти рівня продуктивності праці 2008 року, необхідно скоротити 12340 працівників. Звичайно, ми не підемо на такий крок. Ми відновимо прийом на роботу, якщо побільшають обсяги перевезень, однак навіть зараз працевлаштування дозволене на тих дільницях, де є робота.

Коротко зупинюся на питанні реформування залізничної галузі. Сьогодні наш центральний орган Державна адміністрація залізничного транспорту України за своїм статусом не є юридичною особою, тому іноземні інвестори не поспішають вкладати гроші в залізницю. Закордонні фінансові інституції рекомендують нам проводити реформування. Ви пам'ятаєте, що у 2006 році було прийнято державну програму реформування залізниці, яку згодом визнали недоцільною. Екс-міністр транспорту та зв'язку України Йосип Вінський послідовно проводив роботу з об'єднання усіх залізниць в єдине державне підприємство. Начальники залізниць були категорично проти такого реформування і я дуже вдячний профспілкам за підтримку нашої позиції, бо без них ми напевно чи змогли б вистояти. Нещодавно на засіданні Ради національної безпеки і оборони України прийнято рішення, затверджене указом Президента та дорученням Кабінету розробити програму реформування залізничної галузі. Передбачається, що на базі українських залізниць буде створено державний концерн – добровільне об'єднання залізниць на правах юридичних осіб.

Сюди ж на правах юридичних осіб будуть входити заводи, які у нас є – вагоноремонтні, локомотиворемонтні, залізобетонних виробів та іншого обладнання, інші підприємства, що задіяні в єдиний технологічний комплекс. Зараз іде активне напрацювання теоретичної та юридичної бази. Цією ж програмою передбачено внесення доповнень до Закону України “Про залізничний транспорт”. Передбачається розробка нового закону про особливості реформування залізничної галузі. Ми бачимо багато негативу у процесах реформування, які відбуваються у наших сусідів, де, наприклад, різко провели вертикальну інтеграцію і в результаті ніхто не може прийняти якогось рішення. Є свої недоліки у реформуванні в Російській Федерації. Інфраструктура ремонтної бази у них реформована так, що нікому виконувати капітальний ремонт колії. Тому наше завдання – вибрати з чужого досвіду найкраще.

У зв'язку з реформуванням галузі виникає питання реформування нашої медицини. Маємо на вибір два варіанти: або медицина зовсім піде від нас, або нам вдасться її зберегти у дещо зміненому вигляді. Для існуючого штату залізничників нам сьогодні не потрібно 5 тис. медичних працівників та 15 лікарень. На першому етапі передбачається залишити 8 лікарень, а інші перетворити на поліклініки з денними стаціонарами.