

Уряд визначив основні напрямки реформування залізничного транспорту

16 грудня в Києві у виставковому комплексі відбувся Всеукраїнський форум залізничників та виїзне засідання уряду під головуванням Прем'єр-міністра України Юлії Тимошенко. Головне питання порядку денного – реформування залізничної галузі. Підсумком виїзного засідання Кабінету Міністрів України стало прийняття нормативно-правових документів з питань діяльності залізничного транспорту, анотації щодо яких опубліковані у минулому номері газети. Сьогодні пропонуємо вашій увазі фрагменти виступів учасників форуму.

Українська залізниця на четвертому місці в Євразії

Генеральний директор Укрзалізниці Михайло Костюк:



– Укрзалізниця є основою транспортної системи України, на яку сьогодні припадає 83% вантажообігу та 43% пасажиробігу. Сумарний вантажообіг українських залізниць перевищує сумарний вантажообіг таких країн, як Англія, Франція

та Німеччина. Українські залізниці за вантажообігом посідають 4 місце на Євразійському просторі після Росії, Китаю та Індії.

З 1992 року розпочався процес реформування залізниці. З 2000 року Укрзалізниця змогла реалізувати ряд значних інвестиційних проектів з реконструкції пасажирських вокзалів, здійснено електрифікацію окремих залізничних напрямків, організовано прискорений рух між столицею і важливими індустриальними центрами.

Долаючи наслідки повені 2001-2002 рр. на Закарпатті, залізничники власними силами не лише відновили зруйновані об'єкти інфраструктури, а й збудували 220 будинків для потерпілих сімей залізничників. Укрзалізниця виступала замовником розробки та освоєння на залізничних підприємствах рухомого складу нового покоління: пасажирських вагонів, локомотивів, колійної техніки. Для надання послуг пасажиром на європейському рівні вже розпочато продаж проїзних документів через мережу Інтернет, що є першим етапом для впровадження електронного проїзного документа.

Незважаючи на фінансову кризу, галузь працює стабільно. Завдяки мобілізації всіх фінансових ресурсів, запровадженню надзвичайно суворого режиму економії видатків Укрзалізниця поступово долає наслідки кризової ситуації. Ми подолали бар'єр падіння і сьогодні можна декларувати ріст перевезень, у тому числі в міжнародному сполученні на 3-4%. Безперечно, проблем ще багато. Через вплив факторів, що не залежать від нас, Укрзалізниця в цьому році недоотримає надходжень в сумі 14 млрд грн. Приблизно 2 млрд – курсова різниця з повернення кредитів минулих років. Через втрату обсягів перевезень недоотримано 7 млрд грн.

За погодженням із профспілками, з метою збереження кваліфікованих кадрів, ми були вимушені прийняти рішення щодо впровадження неповного робочого тижня. У грудні прийнято рішення про виплату 13 зарплати за підсумками роботи у 2008 році. Незважаючи на дефіцит обігових коштів, залізничники виконують всі свої зобов'язання зі сплати податків.

Подальший розвиток залізничного транспорту повинен здійснюватися шляхом гармонійного розвитку державного управління галуззю, ринкових реформ та саморегулювання. Саме ці засади покладено в основу проекту стратегії розвитку залізничного транспорту України до 2020 р., що винесений на виїзне засідання Кабінету Міністрів. Реалізація стратегії спрямована на створення державного концерну – "Укрзалізниці". Всі ці концепції викладено у нормативно-правових документах з питань

діяльності залізничного транспорту. Зміна стратегії перевезення вимагає створення спеціалізованих напрямків із перевезень пасажирів та впровадження швидкісного руху пасажирських потягів у головному транснаціональному транспортному коридорі: Львів-Київ-Харків-Дніпропетровськ-Донецьк-Крим.

На основі досвіду реформування залізничної галузі в багатьох країнах світу можна зробити висновок: не існує єдиної універсальної моделі управління процесом перевезень. Непродумане вилучення окремих підприємств із єдиного виробничо-технологічного комплексу призвело до погіршення фінансового стану цих підприємств та негативно вплинуло на роботу всього залізничного комплексу України.

Подальша ефективна робота залізниць можлива лише тоді, коли вони залишаться в державному управлінні інфраструктури залізничного транспорту. Адаптуючись до ринку перевезень, необхідно створювати державну компанію-перевізника з власним парком рухомого складу, поетапно проводити реорганізацію приміських перевезень із участю органів місцевого самоврядування. Подальше підвищення якості пасажирських перевезень буде досягнуте шляхом створення пасажирської компанії із використанням європейського досвіду впровадження швидкісного руху пасажирських поїздів.

Актуальним у вантажних транспортних перевезеннях є утворення потужного логістичного центру з координацією внутрішніх транспортних перевезень. Все це та багато іншого передбачено проектом Державної цільової програми реформування залізничного транспорту на 2010-2015 рр.

З метою збереження цілісності єдиного залізничного комплексу на першому етапі реформування передбачається створення об'єднання державних підприємств залізничного транспорту зі статусом юридичних осіб у вигляді державного концерну залізничного транспорту.

Для розвитку й підвищення транспортних зв'язків із центральною Європою на початку 2007 року чотири державні адміністрації – України, Австрії, Словаччини та Росії обговорили питання продовження широкої колії 1520 мм за маршрутом Ужгород-Відень. Значення цього транспортного коридору надзвичайно важливе для залучення додаткових транзитних вантажів із країн Азії. Це постійний потік до 25 млн тонн/км на рік. Виручка Укрзалізниці від реалізації проекту сягатиме 300-400 млн доларів щорічно.

Одним із основних чинників безперервної роботи залізниці є забезпечення її високопрофесійними кадрами. Сьогодні на квартирному обліку залізниць та підприємств залізничного транспорту перебуває 17 тис. працівників. Будівництво нового житла фактично зупинилося. Відсутність перспективи отримання житла істотно впливає на привабливість професії залізничника, особливо серед молоді. Для покращення ситуації вже розроблено відповідну програму, винесену на розгляд Кабінету Міністрів України.

Без нормального фінансування не може бути реформ

Голова Ради профспілки залізничників і транспортних будівельників України Вадим Ткачов:



– Проведення такого Всеукраїнського форуму ми чекали багато років. Залізничники із розумінням ставляться до проблем, що виникли у зв'язку з фінансово-економічною кризою. Проте, незважаючи на всі негаразди, залізнична галузь працює, забезпечуючи потреби в перевезеннях та надаючи при цьому посильну допомогу іншим галузям економіки країни. Однак, у нас є значні проблеми... За останній рік заробітна плата

Начальник Львівської залізниці Михайло Мостовий після форуму зауважив:



– Сьогодні на Всеукраїнському форумі залізничників ми отримали безпрецедентну підтримку уряду. Якщо все станеться так, як це було задекларовано Прем'єр-міністром із трибуни, і прийняті рішення не будуть бойкотуватися, то можна буде констатувати, що такої підтримки залізнична галузь ще не мала. Якщо все дійсно відбудеться так, як передбачається, то це буде великий крок уперед.

працівників залізниць практично не збільшилася. Зведено до мінімуму програми ремонту локомотивів та вагонів. Ремонтні заводи працюють по 2-3 дні на тиждень, а частина працівників перебуває у вимушених відпустках. Це результат непродуктивного перепідпорядкування заводів Мінтрансв'язку. Якщо у 2008 р. залізниці придбали 200 пасажирських вагонів та приблизно 2 тис. вантажних, то у нинішньому році – жодного.

Наближається Євро-2012, і перед залізничниками стоїть важливе завдання – перевезення уболівальників до місць проведення футбольних матчів. Для цього необхідно закупити нові пасажирські вагони та локомотиви. Ми впевнені, що, незважаючи на фінансову кризу, уряд знайде на це необхідні кошти. Залізницю вважають підприємством-монополістом, однак, насправді це не так, адже до 30% перевезень вантажів сьогодні здійснюється приватними операторами, а 50% перевезень пасажирів – іншими видами транспорту.

Скрутний стан залізниць значною мірою обумовлений наданням преференцій підприємствам гірничо-металургійного та хімічного комплексу та недокомпенсуванням у повному обсязі перевезень пільгових категорій населення. У результаті залізничники недоотримали 1,5 млрд грн доходів. При зниженні тарифів на залізничні перевезення металурги продовжують підвищувати ціни на свою продукцію для залізничного транспорту, а вугільники відмовляються направляти в рахунок боргу вугілля для залізниці. Настав опалювальний сезон, але залізниця не має у достатній кількості вугілля ні для технологічних потреб, ні для забезпечення залізничників побутовим паливом. Отаку "подяку" ми маємо за підтримку інших галузей.

Залізничники потребують державної підтримки не менше ніж хіміки чи металурги. Сьогодні формується фінансовий план залізниці на наступний рік, але в ньому недостатньо коштів на вирішення соціальних питань. Існує загроза невиконання зобов'язань за галузевою угодою. Тому звертаюся до Кабінету Міністрів з проханням при затвердженні фінансового плану залізниці на 2010 рік передбачити кошти на виконання господарськими керівниками умов галузевої угоди та колективних договорів.

Настав час змінити підхід до вилучення у держбюджет чистого прибутку, адже державні підприємства опинилися у нерівних умовах із комерційними. Крім того, якщо галузь не отримує державної підтримки відповідно із Законом України "Про залізничний транспорт", цілком логічним було б залишити чистий прибуток у розпорядженні Укрзалізниці.

Адресна допомога повинна замінити пільги населенню
Працівник Львівської залізниці Наталія Вишневецька:



– Серед майже 60-тисячного колективу Львівської залізниці відбулося обговорення проекту реформування залізничної галузі. Колектив залізниці, ветерани-залізничники та профспілкOVA

організація повністю підтримують позицію. Найпривабливішим і економічно вигідним для залізничної галузі є варіант реформування зі створенням єдиного суб'єкта господарювання у формі державного концерну.

Перевозачи працівників малого та середнього бізнесу на роботу, а у нашому регіоні це практично до 90% всіх підприємств, ми фактично дотуємо цей бізнес, частково беручи на себе витрати на відновлення робочої сили. Однією з причин збитковості залізниці є втрати за перевезення пасажирів пільгових категорій. Відповідно до чинного законодавства залізниці України надають пільговий проїзд 24 категоріям незахищених верств населення. Серед них студенти вищих та середніх навчальних закладів та... народні депутати України. Відповідно до закону, збитки повинні компенсуватися за рахунок державного або місцевого бюджету. Ми вважаємо, що для зменшення збитковості залізниці від перевезення пільгових категорій пасажирів необхідно на державному рівні вирішити питання про введення адресної грошової допомоги окремим категоріям громадян. Така практика давно існує у країнах Європи. Ми просимо в цьому питанні підтримки Кабінету Міністрів, оскільки проблема збитковості пасажирських перевезень є загальнодержавною.

Ми вдячні, що уряд підтримав ініціативу Львівської залізниці зі спорудження житла для молоді. 2 роки на залізниці не будували житла, але 1 грудня закладено камінь на місці спорудження багатоквартирного будинку. Будівництво житла на умовах іпотечного фінансування є вирішальною умовою закріплення молодих спеціалістів, які вирішили пов'язати своє життя із залізничною галуззю.

Турбота про молодь – запорука стабільної роботи

Голова ради ветеранів Львівської залізниці Рудольф Павлик:



– Ми висловлюємо надію, що пільги для ветеранів-залізничників будуть збережені й після 2010 р. Як у кожній сім'ї дідусь та бабуся опікуються онуками, дбають про їхній розум та душу, так і рада ветеранів Львівської залізниці опікується молодими спеціалістами.

Пригадую, як 11 років тому, 4 листопада 1998 р. під час повені центрального вулицею залізничного містечка Воловець, на Закарпатті, текла ріка. Саме тоді, завдяки компактному проживанню залізничників, як тільки зійшла вода, вдалося задіяти спеціалістів та техніку на відновлення їхнього житла. Уже через 15 діб було відновлено рух поїздів.

Вважаю, що молодих спеціалістів треба забезпечувати житлом. Раніше випускники навчальних закладів отримували "підйомні" та місце в гуртожитку.

Записав Олександр ГЕРШУНЕНКО
Фото автора