



**25 березня цього року в Києві відбулося засідання Ради профспілки залізничників і транспортних будівельників України, на якому підбили підсумки виконання у 2009 році галузевої угоди між Державною адміністрацією залізничного транспорту України та профспілками.**

У своєму виступі на засіданні Ради профспілки генеральний директор Укрзалізниці Михайло Костюк детально проаналізував стан галузі та ті виклики, які ще необхідно подолати залізничникам.



— У 2009 р. продовжувався спад роботи основних бюджетоформуєчих галузей економіки. Зазначені тенденції негативно вплинули на об'ємні та якісні показники роботи залізниць, у т.ч. й на обсяги вантажних та пасажирських перевезень і, як наслідок, на продуктивність праці залізничників. Обсяг перевезення вантажів у 2009 р. становить 391 млн тонн, що на 21,5% менше за 2008 р. Ми втратили майже 35% транзитних вантажів, а перевезення пасажирів у 2009 р. поменшало на 5,6% у порівнянні з аналогічним періодом минулого року. Однак навіть за такого спаду об'ємів робіт у транзитному сполученні галузі вдалося отримати фінансові надходження на 1,5% більші, ніж у минулому році.

Це стало можливим завдяки правильній тарифній політиці, впровадженню тарифного збірника, який дозволив чітко відмежувати видатки галузі на інфраструктуру від видатків на перевезення, запропонувати нашим клієнтам-перевізникам розумілу тарифну політику та втримати удар кризи. У міжнародному перевізному сполученні вантажів та пасажирів значно зросли доходи. Витрати залізниць із урахуванням податку на прибуток за 2009 р. становлять 39 млрд грн. Це більше, ніж у 2008 р. на 0,2 млрд грн або на 5%. Чистий прибуток отримано у розмірі 363 млн грн, що більше за план на 118 млн грн. Звичайно, це — надто оптимістична цифра щодо чистого прибутку, тому що галузь потребує серйозних інвестицій, і ми повинні вимірювати успіхи своєї роботи не чистим прибутком, а інтенсивністю оновлення основних засобів, інфраструктури та рухомого складу. План капітальних вкладень у 9 млрд грн був недовиконаний на 4 млрд грн через неможливість залучення додаткових обігових коштів.

Вплив на формування прибутку також мало безкоштовне перевезення вугілля, борг за яке станом на 1.01.2010 р. сягнув 589 млн грн.

Податки сплачені, а грошей де-факто в касі не було. Збиток від пасажирських перевезень становить 5,2 млрд грн, у тому числі від приміських — 2,6 млрд грн. Однією з причин збитковості пасажирських

ження від неї рівномірно лягає на плечі всіх, або ми долаємо її суто капіталістичним методом. В останньому випадку чітко обраховується продуктивність праці кожного підрозділу, складається залежність обсягів виконаної роботи та штату працівників, які її виконують. Таким чином було вираховано, що нам доведеться прийняти рішення про скорочення близько 70–80 тис. залізничників. Найбільших скорочень зазнала б молодь, бо саме вона має найменший досвід і ви-

мого складу, його модернізацію (як вантажного, так і пасажирського), ми втрачаємо баланс направлення коштів на ремонт та відновлення й модернізацію залізничної інфраструктури. Тоді ми автоматично постаємо перед фактом, що підрозділи, які займаються цим видом ремонтів, через відповідне недофінансування та невиконання робіт не повинні отримувати заробітну плату, або ж отримують її за невиконану роботу.

На жаль, на окремих залізницях почав процвітати популізм. Окремі керівники залізниць через низьку підготовленість та незнання ситуації продукують формулу, де у всьому звинувачують Укрзалізницю. Звертаюся до вашої свідомості та здорового глузду, відповідальності профспілок і трудових колективів: у галузі або на залізницях нема

І це при тому, що ціни на природний газ зросли на 41%, так само зросли ціни й на інші види енергоносіїв. Ми плануємо підняти середній рівень заробітної плати до 2810 грн або у 2,4 рази перевищити зарплату 2005 року. Заплановано збільшити посадові оклади та тарифні ставки на 8,2%: з 1 квітня — на 3% та з 1 жовтня — на 5%. Ще раз звертаю увагу на те, що ці підвищення на 2010 р. передбачені лише за умови підвищення тарифів на вантажні перевезення. Від підвищення тарифів ми додатково отримаємо 2,179 млрд грн, які будуть, насамперед, скеровані на підвищення заробітної плати та інші колективні зобов'язання, виконання умов галузевої угоди та колективних договорів.

У 2009 р. в галузі проводилася індексація заробітної

## Генеральний директор Укрзалізниці Михайло КОСТЮК: “Криза всім нам кинула виклик”

перевезень є пільгові перевезення, які постійно недофінансовуються бюджетом.

Це свідчить, що галузь пасажирських перевезень потребує кардинальної реформи, під час якої необхідно виділити потенційно збитковий вид діяльності — приміські перевезення. Вони повинні отримати один індекс, а на пасажирських перевезеннях, у т.ч. й міжнародних, повинна провадитися серйозна робота.

Сьогоднішній рухомий склад у класичному вигляді — тепловозна тяга та типовий пасажирський вагон — вже не можуть бути конкурентоспроможним видом залізничного транспорту. А вже витрати лише на дизпаливо сягають на рік 4 млрд грн. Наше завдання на порядок зменшити втрати у тязі. Через падіння обсягів перевезень, що не залежало від залізниць, за минулий рік ми втратили 7,2 млрд грн. Через надання знижок на перевезення вантажів гірничо-металургійного та хімічного комплексів недоотримано ще 0,4 млрд грн. А враховуючи завищені ціни на метал для залізниць та невиконання нашими металургіями і хіміками Меморандуму, ми додатково витратили ще 200 млн грн на придбання продукції металургійної промисловості для ремонту вагонів. Утримання залізничних колій вимагає 200 млн грн.

У 2009 р. на реалізацію положень галузевої угоди залізниця витратила 3,1 млрд грн, що на 225 млн грн більше, ніж у 2008 р. Незважаючи на неповний робочий тиждень, заробітна плата залізничників в основній діяльності зросла і склала у 2009 р. в середньому 2487 грн. А за розмірами заробітної плати серед галузей економіки України залізничники посідали відповідно 8–9 місця.

Сьогодні у трудових колективах активно обговорюється питання заробітної плати. Криза всім нам кинула виклик, і ми дуже серйозно обговорювали з керівництвом залізниць, як вирішити проблему виконання основних завдань при збереженні кадрового потенціалу галузі і як уникнути масових скорочень. Я наголосив, що є всього два шляхи подолання кризи: або ми долаємо її всі разом і наванта-

робничий стаж. А скорочення молодих працівників — поганий прецедент для галузі.

За рахунок скорочення робочого часу зекономлено близько 800 млн грн. Сьогодні є серйозні звернення з приводу того, що таке навантаження на колективи дедалі важче витримувати. І я вас у цьому цілком підтримую. Зараз вживаються всі заходи для того, щоб збалансувати об'єми видатків та надходжень, капітальних інвестицій та всього іншого. І ми знову стоїмо перед викликом. У лютому, на жаль, не відбувся ріст перевезень і тільки березень показав, що заявлений до перевезень обсяг продукції на 5% більший, ніж торік. Можливо, до кінця місяця ми досягнемо межі падіння транзиту. Саме тому й була відправлена на лінію телеграма

власних грошей. Якщо гривня надійшла в касу у Дніпропетровську, то її відпрацьовують залізничники і Одеської залізниці, подаючи вантаж по всій своїй території, і працівники Львівської залізниці, якщо ця руда їде до кордону. І всі розмови про те, що “гривня є нашою, і ми будемо працювати повний робочий тиждень, а хтось інший хай працює неповний, бо в нього впали об'єми перевезень” є некоректними. Це — перший крок до розвалу галузі. Я абсолютно чітко заявляю, що всі ми будемо працювати в одному режимі, і всі будемо однаково економити. Перехід на повний робочий тиждень відбудеться тоді, коли буде простежуватися динаміка збільшення перевезень. Іншого виходу в нас просто нема!

Ви бачите, що у 2008 р. від-

**“На жаль, на окремих залізницях почав процвітати популізм. Окремі керівники залізниць через низьку підготовленість та незнання ситуації продукують формулу, де у всьому звинувачують Укрзалізницю. Звертаюся до вашої свідомості та здорового глузду, відповідальності профспілок і трудових колективів: у галузі або на залізницях нема власних грошей. Якщо гривня, зароблена у Дніпропетровську, впала в касу, то її відпрацьовують залізничники і Одеської залізниці, подаючи вантаж по всій своїй території. Цю ж гривню відпрацьовують працівники Львівської залізниці, якщо ця руда їде на кордон. І всі розмови про те, що “гривня є нашою, і ми будемо працювати повний робочий тиждень, а хтось інший — неповний, бо в нього впали об'єми перевезень” є некоректними. Це — перший крок до розвалу галузі. Я абсолютно чітко заявляю, що всі ми будемо працювати в одному режимі, і всі будемо однаково економити. Перехід на повний робочий тиждень відбудеться тоді, коли буде простежуватися динаміка збільшення перевезень. Іншого виходу в нас просто нема!”**

про необхідність економії робочого часу ще впродовж двох місяців. У відповідь я отримав серйозні зауваження від профспілки та керівників залізниць.

Хочу ще раз підкреслити, що наша галузь майже на 90% займається самовідтворенням. Якщо в Укравтодорі — це служба замовника, і кошти, які отримують на будівництво й ремонт автомобільних доріг, надходять до замовника, там все зрозуміло — є кошти, значить є підрядник і виконання робіт. У нас зовсім інша ситуація. Якщо ми втрачаємо баланс самовідновлення, направлення коштів на ремонт рухо-

булася серйозна тарифна інтервенція, впровадження тарифного збірника. Ситуація, що склалася в економіці у 2009 р., не дозволила нам підвищити тарифи. І ми працювали минулий рік на тому базисі, що був зароблений у 2008 р.

У 2010 р. ми, звичайно, плануємо підняти тарифи. В уряд подані відповідні документи на їх поетапне підняття в залежності від росту обсягів промислової продукції. Ми відчуваємо, що настав період, коли у наступному місяці промисловість буде готова до підняття тарифів на заявлений об'єм. Таким чином планується впродовж року підняти тарифи на перевезення на 12%.

плати, на що скеровано майже 66 млн грн. Виплата доплат та надбавок передбачена додатком №1 до галузевої угоди. Сума коштів, спрямованих на ці доплати та надбавки у 2009 р. становила 715 млн грн. Треба зазначити, що одним із важелів посилення матеріальної зацікавленості і закріплення кваліфікованих кадрів є надбавка за виступу років. На її виплату в 2009 р. спрямовано понад 1,1 млрд грн. У порівнянні з 2008 р. вона зросла майже на 5% або на 50 млн грн. На відшкодування працівникам, постійна робота яких відбувається в дорозі, або має роз'їзний характер, а також пов'язана зі службовими поїздками, спрямовано 54 млн грн. Нам вдалося втримати графік виплати заробітної плати у межах термінів, передбачених колективними договорами. З метою запобігання затримкам виплати заробітної плати, здійсненню контролю за станом її виплати, сплати до державних соціальних фондів наказом Укрзалізниці створено відповідну комісію.

Залізниця продовжують надавати уваги оздоровленню працівників, активізації культурно-масової та фізкультурної роботи серед залізничників. Працівникам надається матеріальна допомога на відпустку в розмірах, визначених колективними договорами. На це у 2009 р. виділено 271 млн грн, що на 55 млн грн більше у порівнянні з 2008 р. Всього на фінансування заходів з охорони праці у 2008 р. витратено 234 млн грн.

Незважаючи на фінансову кризу, прийнято рішення про кардинальне поліпшення умов праці лінійних бригад. Для цього розроблено спеціальну програму, і ми маємо непоганий результат — понад 300 пунктів обігріву по всіх залізницях України були не просто відремонтовані, а в них з'явилися нормальні побутові умови. У минулому році пенсіонери-залізничники отримали пільг на суму 14 млн грн, обов'язкове медичне обстеження обійшлося нам у 45 млн грн, на медичне страхування пенсіонерів спрямовано 8 млн грн. На допомогу самотнім та немічним людям — 7 млн грн. На залізницях у цьому році повинно початися будівництво житла для молодих спеціалістів та працівників транспорту, які його гостро потребують.

(Продовження на 7 стор.)