



(Продовження. Поч. на 1-й стор.)

Рік за роком, крок за кроком...

— Львівська залізниця і ваш край знає, скільки тут було війн, скільки разів мінялася влада, але залізниця працювала, незважаючи ні на що, і ті традиції, які формувалися століттями, збереглися й нині. Досвід попередніх десятиліть засвідчує, що залізничники повинні стояти

Кому сьогодні належить інфраструктура залізниці? В даний час залізнична інфраструктура належить не залізниці, а Фонду державного майна. Приватизація якоїсь частки інфраструктури заборонена законом. Для того, щоб приватизувати якийсь об'єкт, необхідна ініціатива Кабінету Міністрів України про внесення змін до закону, потім його розгляд у Верховній Раді, і лише після його підтри-

майна. З доходу від оренди 70 відсотків належить Фонду держмайна, решта — залізниці. Якщо у Києві, наприклад, Фонд держмайна оцінює квадратний метр орендованої площі у 100-150 грн, то цей квадратний метр одразу ж перепродається за 300 доларів. Як бачимо, ніякого ринкового механізму нема. Після утворення акціонерного товариства ми самі будемо визначати ціну, і весь дохід

Тобто вантажні, пасажирські, приміські перевезення, локомотивне господарство, ремонт вагонів та інше повинні бути відокремлені. При такому стані справ інвестор буде чітко бачити, куди саме він може вкласти гроші. Тоді всі інвестиції придуть саме у ті підрозділи, яким вони призначаються за характером виконуваних функцій.

Я вів переговори із представниками

Генеральний директор Укрзалізниці Володимир КОЗАК: “Майбутнє залізничної галузі

осторонь від політики.

На даний час залізниці майже всіх європейських країн зазнали реформування. У Західній Європі, Росії, Казахстані та Грузії реформування закінчується. І лише українські залізниці перебувають там, де вони знаходилися два десятиліття тому. Власне для цього прийняте рішення про реформування, його концепція затверджена урядом ще у грудні 2006 року. Однак за п'ять попередніх років ми не зрушили з початкової точки.

Ми вивчили досвід і шляхи реформування залізниць усіх країн світу: Канади, Франції, Англії, країн Східної Європи, Росії і Казахстану, бачили позитивні і негативні наслідки цих реформ і постаралися все це врахувати. Ми працювали з найбільшою міжнародною консалтинговою компанією, що стояла біля витоків реформування залізниць Канади, Англії та Російської Федерації.

Хочу наголосити, що процес реформування розрахований не на один день чи рік. Цей процес буде тривалим. Наведу такий приклад: Німеччина проводила реформу залізничного транспорту 20 років, Росія почала реформу наприкінці 1999-го і сьогодні проводить її третій етап. За їхніми прогнозами, усе має закінчитися приблизно у 2015 році. І тому нам треба починати якнайшвидше. Для цього ми повинні більше спілкуватися з колективами, щоб наші колеги з місць, з ліній підказали і звернули увагу на питання, що стоять на першому плані, щоб ми могли врахувати їх і продумано, без великих потрясінь, крок за кроком послідовно рухатися вперед.

Давайте детальніше розглянемо, що зміниться внаслідок реформування?

мання Верховною Радою він повинен бути затверджений Президентом.

Що змінюється внаслідок реформування? Інфраструктурауновотовариство не увійде, а передається в управління, як і сьогодні. Зараз, наприклад, ми керуємо інфраструктурою, але не маємо її у своїй власності.

У країнах Західної Європи та в Російській Федерації інфраструктура увійшла до статутного капіталу тих товариств, які сьогодні там працюють.

У чому полягають особливості акціонерного товариства, яке створюється в Україні для управління транспортною галуззю? За дорученням Президента Кабінет Міністрів повинен у місячний термін передати пропозиції до Верховної Ради і внести зміни до Закону, за якими 100 відсотків акцій не підлягають приватизації, відчуженню тощо. Для того, щоб ми могли якісь акції закласти у заставу або виставити на ринок цінних паперів, уряд повинен внести зміни у Закон, Верховна Рада його прийняти, а Президент — затвердити. Тому відчуження будь-якого майна неможливо зробити купуарно, як це нині стверджують деякі політики. Нічого в цьому порядку і надалі не буде змінюватися.

Щодо майна, яке буде передане до статутного капіталу, наведу такий приклад: кожен залізничний вокзал, розташований у районному чи обласному центрі, є особливо привабливим для торгівлі. Візьмімо, наприклад, Київ чи Львів. Багато хто хотів би поставити на вокзалі торговельну точку. Скільки коштує квадратний метр цієї площі? На сьогоднішній день ціну оренди квадратного метра площі визначає Фонд державного

буде йти на наші рахунки. Тоді ми зможемо ці кошти використати, наприклад, для надання нашим вокзалам більш привабливого вигляду.

Умови для інвестицій

Сьогоднішні європейські компанії зацікавлені у співпраці з Укрзалізницею, але за європейськими законами. Тобто утворити спільне підприємство, а у нас є з чим увійти в таке підприємство (це — наші потужності, будівлі або земля), і працювати за новітніми технологіями, новою технікою при збереженні наших робочих місць. На сьогодні — в умовах державного підприємства — це дуже складна процедура. Після створення акціонерного товариства ця процедура стане простішою і прозорішою, залучення інвестицій теж стане простішим.

Мене часто запитують: а чи потрібні нам інвестиції? Наш фінансовий стан далеко не найкращий, а інвестиції до нас не йдуть тому, що ніхто не хоче інвестувати гроші в Укрзалізницю таку, якою вона є зараз. За півроку нашої співпраці з міжнародними банківськими установами вони так і не змогли зрозуміти — хто у нас заробляє і хто витрачає гроші? В Україні шість залізниць, кожна з яких заробляє гроші на вантажних операціях, транзитних перевезеннях тощо. А ділить ці доходи генеральний директор. Для Європи і світових інвестиційних банків це — незрозуміло і неприйнятно. Повинна бути інтегральна вертикальна система керівництва, як, наприклад, бухгалтерська чи фінансова, для того, щоб усе було прозоро і зрозуміло. Потім ці інтегральні вертикальні системи повинні входити до філій і далі за функціями.

Європейського банку реконструкції і розвитку, Всесвітнього банку розвитку ще з 2007 року. Тоді вони почали потроху з нами працювати, але далі усе призупинилося, і під час недавніх зустрічей мені категорично заявили, що переговори відновляться лише за умови початку реформ та створення товариства.

Сьогодні ми маємо певні позитивні напрацювання, і ставлення до нас з боку фінансових партнерів змінюється на краще. Цілком зрозуміло, що інвестиції нам необхідні, але ми повинні скеровувати їх насамперед туди, де можна отримати прибуток, щоб вони якнайшвидше окупилися. Якщо гроші залучати, наприклад, для електрифікації на ділянці Ковель—Ізов, ми знаємо, що вони окупляться за 5-7 років. Тому їх треба позичати на 10 років, щоб на зекономлені за рахунок електрифікації кошти погасити кредити.

Зменшення витрат

За минулий рік збитковість пасажирських перевезень коштувала нам 6,5 млрд грн. Якби не було цих збитків, кожному залізничнику можна було б, наприклад, на 30 відсотків підвищити заробітну плату.

Що треба зробити для ліквідації збитковості пасажирських перевезень? Разом із державою відокремити пасажирські перевезення і думати, що з ними робити далі. На сьогоднішній день у наших сусідів — Російській Федерації — пасажирські перевезення не є збитковими. За рахунок чого? На купейні місця та СВ вони самостійно встановлюють тарифи, а на плацкартні, як соціальні, держава дає дотації. На сьогодні ціна