

купейного квитка при однаковому кілометражі у Російській Федерації ушестеро вища, ніж в Україні. Для приміських перевезень в РФ утворені приміські регіональні компанії, і ми маємо намір піти тим же шляхом. У цьому випадку залізниця увійде в ці компанії своєю інфраструктурою, локомотивами, вагонами і поїздами, а влада – грошима. За таких умов місцева влада не буде розглядати проблему пасажирських перевезень як таку, що належить тільки залізниці, а почне прораховувати бюджет цієї компанії і думати, як утримати її в зоні рентабельності, бо вона теж відповідає за це питання. Тому тарифи на місцеві перевезення встановлюються у різних регіонах по-різному.

У нас сьогодні кожне місто наполягає, щоб залізниця призначила до нього приміський або пасажирський потяг. Після утворення регіональних компаній почнуться обрахунки пасажиропотоків та можливостей заміни поїздів пасажирськими автобусами, якщо це буде дешевше для місцевого бюджету. Інакше виглядатиме і логістика. Наприклад, у Німеччині до маршруту приміського потягу заборонено запроваджувати паралельні автобусні маршрути, і навпаки – якщо населення обслуговують автобусні маршрути, то туди не ходять поїзди. Та й вартість проїзду там у поїздах та в автобусах приблизно однакова, а не у 4-5 разів менша від автобусних, як це сьогодні є у нас. До такого стану справ ми прийдемо у ході реформи.

шенням питомої ваги нової техніки відпаде потреба утримувати стільки штату для її обслуговування.

Український транспортно-логістичний центр (УТЛЦ) буде обслуговувати всі залізниці, а це теж – нові технології, комп'ютеризація, і штат працівників при цьому поступово зменшується. Але у нас щороку приблизно 35-40 тисяч осіб звільняються із залізниці у зв'язку з виходом на пенсію чи переходом на іншу роботу. Там, де через застосування нової техніки і технологій відбуватиметься скорочення, є і завжди будуть інші робочі місця, які треба заповнювати. А перекаліфікація працівників повинна здійснюватися за кошти залізниці. Тому ще раз відповідально наголошую – скорочень через реформування не буде!

### Заробітна плата

Найперше зосереджу увагу на питанні заробітної плати, яке нині цікавить більшість залізничників. У цьому році її буде збільшено загалом на 19,1 відсотка, це передбачено фінансовим планом. Перший крок – збільшення на 5 відсотків – із 1 травня, потім – поквартально вона буде підвищуватися до кінця року.

У колективах залізничників є певні побоювання, що внаслідок реформування загальмується ріст заробітної плати. Всі країни, які реформували залізничний транспорт, збільшили заробітну плату залізничникам у 2-3 рази. Скоротилися витрати, і вивільнені кошти пішли на підвищення заробітної плати. Так буде

країнах СНД, і це при тому, що у них не вантажили ті вантажі, які пред'являлися нашим підприємствам. Україна зазнавала значних збитків, бюджет не одержував надходжень.

Тому й було прийнято рішення перевести вагонний парк зі статусу інвентарного у статус власного. За таких умов ми маємо можливість керувати кожним вагоном за межами нашої країни так, як це вже чотири роки робить Російська Федерація. Крім того, усі російські компанії встановлюють тарифи: перевезення для інвентарного парку, плюс рейс порожнього вагона, плюс 40-50 доларів зверху за кожну добу користування. Таким чином, якщо порожній вагон проїхав туди і у зворотному напрямку протягом 10 діб, це приносить їм ще 500 доларів доходу. Але коли до них приходять український вагон, за користування яким не треба платити 40-50 доларів на добу, то можна лише здогадуватися, як і скільки часу вони будуть ним користуватися. Ось звідки у них з'явилися кошти на відновлення свого парку рухомого складу. Ми запровадили цю програму у січні і за 4 місяці, що минули, з'ясували, що деякі наші вагони працюють за межами Укрзалізниці по півтора року.

Саме для уникнення таких збитків будуть створені операторські компанії для використання критих вантажних вагонів, зерновозів, цистерн, піввагонів та іншого рухомого складу. Це необхідно для збереження власного парку. І такий

показав приклад наших сусідів у Європі і в країнах СНД.

Для мене це – перший крок і перший досвід реформування, так само, як і для моїх заступників, керівників залізниць та й для усіх вас. Тому ми не повинні замикатися у собі, а обмірковувати кожен крок разом із залізничниками та профспілками. Завдання полягає у тому, щоб створити таке товариство, яке повністю відповідало б усім сучасним вимогам. Сподіваюся, це чітко усвідомлює кожен із присутніх, і ви повинні донести цю інформацію у своїх колективах до кожного залізничника. Якщо на якісь запитання не можете відповісти, запишіть і подайте їх вище, щоб разом із вами ми могли відповісти кожній людині і заспокоїти її.

Вважаю, що ми з вами повинні зустрічатися ще не раз. Якщо є потреба зустрічатися у колективах, я та мої заступники і керівники залізниць готові приїздити у колективи і спілкуватися з людьми. Це необхідно для збереження спокою і стабільності у трудових колективах та забезпечення нормального режиму роботи.

Шановні колеги, хочу ще раз наголосити і дуже прошу керівників усіх рівнів провести широку роз'яснювальну роботу щодо реформування галузі, ініціювати та підтримувати постійний діалог із залізничниками. Усі документи з реформування будуть доступні на офіційному сайті Укрзалізниці та в галузевих газетах. У нас нема жодних

# Залежить від успіху реформ”

## Соціальні гарантії

Питання соціальних гарантії сьогодні найбільше турбує і рядових залізничників, і керівників різних рівнів. Хочу підкреслити, що всі наші кроки під час реформування будуть здійснюватися за участі профспілок. У нас – тісна взаємодія. Ця співпраця не є легкою, але у нас є порозуміння і бажання спільно шукати компроміс. Я знаю, що профспілки ні на крок не відступлять від соціальних гарантії, які вони мають перед залізничниками. Тому я переконаний, що всі соціальні гарантії будуть збережені.

Значне занепокоєння у колективах виникає через те, що деякі наші керівники намагаються пояснити окремі власні недоробки реформуванням. Наведу такий приклад: до мене надійшла скарга зі станції Красноармійськ Донецької залізниці про те, що “приїом на роботу заборонено у зв'язку з реформуванням”. Ну до чого тут реформування? Кожному керівнику потрібно зважувати свої слова і кілька разів подумати перед тим, як щось оголошувати. Усі переживають, чи не відбудеться скорочення робочих місць через реформування? Скорочення постійно відбувається в незначних обсягах, але не через реформування, а за рахунок впровадження нової техніки, технології, структурних змін тощо. Це – природний процес.

Ще один приклад. На Львівській залізниці понад місяць випробовувався локомотив 2ЕС-10. Порівняйте: електровози ВЛ-11, які теж експлуатуються у вас на залізниці, проходять техогляд один раз на три доби, а 2ЕС-10 – один раз на місяць. Зрозуміло, що зі збіль-



і в нас. Однак усім нам доведеться чимало попрацювати. Наведу ще один приклад: у 1991-му, коли перестав існувати СРСР, парк вантажних вагонів був пропорційно поділений між країнами СНД. Усі знають, що до певного часу, коли на територію України заходив російський чи білоруський вагон, ми могли його вантажити без заборон за символічну плату. У 2008 році Російська Федерація, а вона володіє 67 відсотками усього вантажного парку колишнього СРСР, вивела весь свій вантажний парк в операторські компанії. Відтоді ситуація змінилася, і ми вже не маємо права користуватися їхніми вантажними вагонами на таких умовах, на яких вони продовжують користуватися нашими. У 2011 році я переконався, що 25 відсотків піввагонів Укрзалізниці знаходилося в

парк буде привабливим для інвестицій. Це – лише один з прикладів того, як ми будемо працювати у цьому та інших напрямках.

## Необхідність реформ

Рішенню про необхідність проведення реформ передувало дуже серйозний аналіз. Особисто для мене це був легкий процес, і я добре розумію, який тягар я узяв на себе. Реформи ніколи не додають позитиву ні в житті, ні у професії. Я почав працювати на залізниці у 1981 році і за понад 30 років роботи впевнений, що для збереження залізниці у майбутньому та забезпечення роботою нас і наших дітей, збереження соціальних гарантії, всіх пансіонатів, лікарень та іншого ми повинні йти саме цим шляхом. Іншого просто не існує. Це

таємниць. Якщо виникають питання, доповідайте їх керівництву залізниці. Якщо виникне потреба, я ще раз приїду для спілкування з вами. Сьогодні вже почалися кроки з реформування залізниці. На кожному етапі можуть виникати питання, і ми будемо максимально все роз'яснювати через газети, телебачення та на нарадах. Найважливіше на сьогодні – щоб люди були максимально поінформовані і спокійні за завтрашній день.

Разом ми збережемо залізничну галузь, збережемо традиції, все те, заради чого живемо і працюємо.

Підбиваючи підсумки зустрічі з генеральним директором Укрзалізниці, **начальник Львівської магістралі Богдан Піх** від імені присутніх подякував Володимирі Козаку за змістовне спілкування і підкреслив, що процес реформування не викличе зниження рівня соціального захисту працівників і не вплине на якість обслуговування пасажирів та вантажовідправників.

– Переконаний, що широка інформаційно-роз'яснювальна робота буде продовжена на рівні Укрзалізниці, – зазначив Богдан Піх. – Ми на своєму рівні організуємо робочу групу, яка буде накопичувати інформацію про те, що турбує трудові колективи, і оперативно давати вичерпні роз'яснення. Якщо чогось не знатимемо, звернемося за консультацією в Укрзалізницю і особисто до генерального директора. Переконаний, що жодне питання не залишиться без аргументованої відповіді.

Підготував Олександр ГЕРШУНЕНКО  
Фото Юліана ОЩІПКА