

Володимир Сідаш – вимогливий керівник і людина слова



Відколи моторвагонне депо Королево очолив Володимир Сідаш, тут усе докорінно змінилося. Спитаєте будь-кого з місцевих залізничників, і у відповідь почуєте, що начальник депо – людина активна, ініціативна, наполеглива, а головне – небайдужа. Сьогодні у деповчан хороші умови праці, затишно, бо все капітально відремонтовано – від кабінету начальника до останньої комірчини. Підрозділ добре технічно оснащений, дизель-поїзди та тепловози хоча й не нові, проте на ходу, є потрібний набір запасних частин, вчасно надходять паливно-мастильні матеріали тощо. Нема проблем і зі спецодягом.

Коли фінансова ситуація в галузі була стабільнішою, залізничників постійно заохочували за сумлінну працю.

– Заохочення – дієвий спосіб впливу на працівника, – вважає Володимир Григорович. – Намагаюся надавати перевагу робітникам, яким працюється найтяжче. Вони забезпечують вчасний вихід техніки на колію і її безперебійну роботу, щоб пасажири та вантажі доставлялися вчасно.

– Коли депо стало самостійним підрозділом, то відразу стало видно, хто працює абияк, а хто віддається роботі сповна, – продовжує Володимир Сідаш. – У колективі відбулися зміни, випадкові і професійно ненадійні люди пішли, zostалися ті, хто розуміє відповідальність і важливість професії. А вимоги в нас, як і всюди на транспорті, жорсткі: піврезультату чи дві третини не приймається, потрібна

робота на совість. Нема завдань, які не можна було б виконати, головне – господарський підхід до справи, якщо чимось невдоволений – говори вголос, якщо помилюся – матимеш можливість виправитися.

Володимир Григорович належить до тих керівників, які не лише суворо питають з підлеглих, але і готові стати на їхній захист, якщо ситуація цього потребує. Матеріальні покарання у депо теж є, але застосовуються вони тоді, коли нема сумнівів у провині конкретного працівника, бо провини спокутує не лише винуватець, а й уся його сім'я.

Сьогодні в підрозділі нема кадрових проблем, навпаки, на переконання Володимира Сідаша, моторвагонне депо Королево добре забезпечене залізничними кадрами. Навіть трудові династії з'явилися.

Володимир Григорович має

звичку глибоко вникати у всі питання, і дехто на початках намагався закинути йому авторитарність, але увага до підлеглих та небайдужість до справи стали основним аргументом на користь нового керівника. А це Володимир Григорович приваблює своїм оптимізмом. Хоч би які життєві чи службові «буревії» не лютували, він завжди життєрадісний, усміхнений, товариський.

– Найголовніше, – каже начальник депо, – дисципліна і взаєморозуміння. Тоді все – і люди, і техніка – працюватиме, як злагоджений механізм.

Нині у Володимира Сідаша – нові плани, серйозні задуми. Він має мету вивести моторвагонне депо Королево у число кращих відокремлених підрозділів Львівської залізниці. І я вірю, що він цього досягне, бо Сідаш – людина слова.

**Іван КОЗАК,
сміт Королево**

Про реформування залізничного транспорту України

(Закінчення. Поч. на 2 стор.)

У підсумку буде сформовано комплекс залізничних підприємств у вигляді ефективного холдингу, завершено створення цілової моделі ринку залізничних послуг, що передбачає:

у вантажних перевезеннях:

- збереження інтеграції управління інфраструктурою і тягою;
- виділення інвентарного парку вагонів у залежні спільноти для вирішення проблеми взаємодії;
- збереження єдиного центру управління інфраструктурою, тягою і парком універсальних вагонів УЗ;
- однакову плату за використання вагонів різних власників;
- допуск приватного капіталу на умовах володіння локомотивами і відсутності допуску на управління ними;
- допуск приватного капіталу в управління спеціалізованими вагонами;
- тарифне регулювання плати за використання інфраструктури та тяги, які є монопольним сегментом, і вільне ціноутворення на використанні вагонів – конкурентний сегмент;
- розробку методики розрахунку економічно обґрунтованих тарифів та порядку їх перегляду;

у пасажирських перевезеннях:

- виділення пасажирської компанії в залежне товариство УЗ зі своїм розрахунком фінансового результату і комерційними відносинами з іншими структурами;
- формування єдиного національного перевізника, який відповідає за всі види перевезень (купе, СВ, швидкісні, прискорені, загальні, плацкартні);
- розподіл перевезень на два сегменти: комерційний (нерегульований) – купе, СВ, швидкісні і прискорені перевезення та соціальний (регульований) – перевезення у плацкартних і загальних вагонах;
- у середньостроковій перспективі можливий допуск на окремих маршрутах приватного капіталу;

у приміських перевезеннях:

- виділення приміських перевезень в окрему структуру;
- створення регіональних компаній спільно з органами місцевої влади для досягнення мети реформування;

– формування «соціального замовлення» з боку органів влади на рівні регіонів;

– у середньостроковій перспективі можливий допуск приватного капіталу на окремі маршрути;

– реалізація потенціалу фінансового результату за рахунок збільшення тарифу до конкурентного рівня (при збереженні співвідношення тарифу та реальних доходів населення), оптимізації операційних витрат, скорочення малонаселених маршрутів, збільшення виручки, отриманої за надані послуги, державного субсидування.

Очікувані результати

Для держави:

- поліпшення процесів управління та регулювання;
 - забезпечення потреб економіки в перевезеннях;
 - загальноекономічний ефект від розвитку машинобудування та експорту транспортних послуг;
 - прискорення євроінтеграції.
- Для населення:**
- забезпечення територіальної мобільності громадян;
 - підвищення якості послуг.

Для бізнесу:

- зниження транспортної складової в ціні товару;
- скорочення термінів доставки вантажів;
- розширення можливостей ведення підприємницької діяльності на ринку транспортних послуг.

Для галузі:

- підвищення інвестиційної привабливості та переходу на інноваційний шлях розвитку (зниження рівня зношення основних фондів з 85% до 60%);
- збільшення обсягів перевезень на 20-25% за рахунок поліпшення ефективності роботи.

Крім того, передбачається збільшення продуктивності праці і реальної заробітної плати на 60%, продуктивності рухомого складу на 20-30%, скорочення енергоємності на 15%.

Законодавче забезпечення реформ

Передбачено три ключових етапи. Перший – прийняття Законів України «Про

особливості створення публічного акціонерного товариства залізничного транспорту загального користування» та «Про внесення змін до Закону України «Про залізничний транспорт» (цей етап уже завершено).

Другий – прийняття у 2013 р. нових редакцій Закону України «Про залізничний транспорт» та Статуту залізниць України.

Третій – постійна нормативно-правова підтримка, внесення необхідних змін у праве поле.

Ключовим елементом старту реформ є Закон України «Про особливості створення публічного акціонерного товариства залізничного транспорту загального користування». Закон містить наступні основні положення, що є його особливостями.

Обмеження обігу акцій Товариства

Ст. 8 прямо передбачає, що у державній власності перебуває 100% акцій Товариства, які забороняється відчужувати, передавати в управління, заставу, використовувати для формування статутного (складеного) капіталу суб'єктів господарювання та здійснювати за ними інші операції, наслідком яких може бути відчуження їх із державної власності.

Обмеження права розпоряджатися певною частиною майна

Магістральні залізничні лінії загального користування і розташовані на них технологічні споруди, передавальні пристрої, які безпосередньо використовуються для забезпечення процесу перевезень, є державною власністю і закріплюються за Товариством на правах господарського відання. Таке майно не підлягає приватизації, продажу у процесі провадження справи про банкрутство, на нього не може бути звернено стягнення за рішенням суду, накладено арешт. Товариство не може відчужувати майно, передавати його в користування, оренду, лізинг, концесію, управління, здійснювати інші операції, наслідком яких може бути відчуження такого майна.

Забезпечення повного правонаступництва Товариством суб'єктів господарювання, які припиняють свою діяльність

Товариство є правонаступником всіх прав і обов'язків Державної адміністрації залізничного транспорту України та підприємств залізничного транспорту.

Забезпечення безперервного здійснення діяльності

Товариство здійснює діяльність, у т.ч. пов'язану з державною таємницею, до моменту отримання необхідних ліцензій та інших документів дозвольного характеру на основі відповідних документів, отриманих підприємствами залізничного транспорту, у межах терміну дії таких документів.

Соціальні гарантії

Відповідно до ст. 7 Закону:

АТ «Укрзалізниця» повністю відповідає за зобов'язаннями, передбаченими галузевою угодою до підписання нової угоди, трудові відносини всіх працівників галузі тривають (зберігаються в повній мірі) з АТ «Укрзалізниця», на період до державної реєстрації забороняється скорочувати чисельність працівників (надалі за необхідності всі бажані пройдуть перенавчання).

Одночасно з цим законом прийнято Закон України «Про внесення змін до Закону України «Про залізничний транспорт», який набуде чинності після реєстрації АТ «Укрзалізниця» та передбачає узгодження чинного Закону України «Про залізничний транспорт» із положеннями Закону України «Про особливості утворення акціонерного товариства...», створює умови для утворення і початку функціонування акціонерного товариства залізничного транспорту.

З метою забезпечення реалізації Закону України «Про особливості утворення акціонерного товариства...» Кабінет Міністрів України прийняв відповідний план, який передбачає у червні поточного року прийняття Постанови Кабінету Міністрів України про створення Товариства. Через п'ять місяців після прийняття рішення про створення Товариства буде прийнято Постанову Кабінету Міністрів України «Про затвердження Статуту акціонерного товариства залізничного транспорту загального користування «Українська залізниця».

У місячний термін з дня державної реєстрації Товариства буде розроблено і скеровано до Верховної Ради України проект Закону України «Про внесення змін до Закону України «Про перелік об'єктів права державної власності, що не підлягають приватизації», яким Товариство буде внесено до переліку об'єктів права державної власності, що не підлягають приватизації, але підлягають корпоративізації.

Підготував Олександр ГЕРШУНЕНКО

ЗАСНОВНИКИ:
управління Львівської залізниці та дорпрофсож
Реєстраційне свідоцтво
КВ № 1252.
Редактор
Ігор ПАРАЩАК
тел. 226-32-97
факс. 226-41-83
Заступник редактора
Андрій ВЕЗДЕНКО.....226-26-10

Відповідальний секретар
Галина КВАС.....226-25-67
Кореспонденти:
Орися ТЕСЛЮК.....226-32-03
Ольга ПАДКОВСЬКА.....226-01-65
Дмитро ПЕЛИХ.....226-36-23
Олександр ГЕРШУНЕНКО.....226-37-83
Оксана ПОДОЛЬСЬКА.....226-39-34
Богдан ЮРОЧКО.....226-59-27
Коректор Андрій КОСЮРА.....226-37-80
Бухгалтер Тетяна АНДРУШКО.....226-46-80

Львівський
Залізничник

Адреса редакції: 79000 м. Львів, вул. Гоголя, 1.
E-mail: lz@railway.lviv.ua
ГС ДТГО «Львівська залізниця»
Р/р 260000092670
Код ЄДРПОУ 20851444 МФО 325956
ЛФ АБ «Експрес-Банк»

Індекс газети 30223.
Виходить щоп'ятниці.
Тираж 38 468.
Замовлення 957.

Зверстано у комп'ютерному центрі редакції газети «Львівський залізничник».

Комп'ютерна верстка
Антоня БЕГЛЯРОВА 226-38-15.

Склад редакційної колегії:
Ігор Парашак, Андрій Везденко, Орися Теслюк, Галина Квас, Олександр Гершуненко.

Точка зору авторів може не збігатися з позицією редакції.

Передрук текстових чи візуальних матеріалів газети можливий лише з письмового дозволу редакції. Редакція залишає за собою право скорочувати і редагувати надіслані матеріали. Рукописи та листи авторам не повертаються. При цитуванні посилання на газету «Львівський залізничник» обов'язкове.

Газету віддруковано у «Видавничому Домі «Високий Замок».