

Залізниця уже не перший рік в Україні працює в ринкових умовах, у яких діють жорсткі, а іноді навіть і жорстокі правила. Увага до неї була і залишається надзвичайно



пильною. Навіть буденний інформаційний привід, який в іншій галузі взагалі залишився б непоміченим, на залізничному транспорті набуває широкого розголосу. На жаль, засоби інформації, які не надто цінують свою репутацію, першими підхоплюють неперевірену інформацію, яка далі обростає масою чуток та домислів. За цією аналогією окремі ЗМІ створили напругу в суспільстві, викликали занепокоєння в професійних колах довкола питання реформування залізничного транспорту. Тому на виконання доручення Кабінету Міністрів України та розпорядження керівництва Укрзалізниці, з метою спростування недостовірної інформації та належного інформування працівників залізничного транспорту і громадськості на Львівській залізниці розроблено комплекс організаційних заходів із роз'яснення та інформування працівників залізничного транспорту і громадськості про шляхи і заходи із реформування залізничної галузі. До реалізації цих заходів залучені дорожні друковані та електронні засоби інформації, а також партнери залізниці, – зазна-

чив начальник служби кадрової та соціальної політики Олександр Копик.

Провідний спеціаліст відділу соціального захисту праці та зарплати дорпрофсожу Ніна Живко поінформувала учасників засідання про хід виконання критичних зауважень і пропозицій, висловлених делегатами Конференції трудового колективу 31 жовтня 2012 року.

– На Конференції трудового колективу під час обговорення стану виконання зобов'язань Колективного договору залізниці делегати висловили ряд критичних зауважень і пропозицій. Усі вони стосувалися виключно питань виробничого характеру: недоліків у роботі господарств, врегулювання питання проїзду залізничників, роботи виробничих їдалень та закупівлі продуктів харчування, проведення реконструкцій, ремонтів



приміщень і цехів та ін.

Варто відзначити, що, згідно зі складеними заходами, усі критичні зауваження та пропозиції були розглянуті відповідними службами, узагальнені відділом соціального захисту, праці та заробітної плати дорпрофсожу, їхні автори отримали відповіді й роз'яснення керівників та спеціалістів відповідних служб. Разом із тим в окремих випадках із боку адміністрації



підрозділів не надійшло конкретних пропозицій щодо можливості вирішення висловлених зауважень та пропозицій.

Із приводу цього питання у постанові президії дорпрофсожу серед інших заходів вирішено ініціювати розширену нараду з начальниками причетних служб за участю членів президії дорпрофсожу та делегатів, які виступали на Конференції трудового колективу.

Начальник фінансово-економічної служби залізниці Людмила Карпенко поінформувала присутніх з приводу цінних паперів – облігацій, що випущені Львівською залізницею та акціонування статутного капіталу.

– Реформування залізничної галузі передбачає випуск акцій на весь статутний капітал підприємств, які входять до її складу. Хочу наголосити, що утримувачем акцій майбутнього акціонерного товариства, у тому числі Львівської залізниці, буде держава, а не працівники, і це визначено Законом "Про особливості акціонування залізничного транспорту". Дуже часто люди, не обізнані з фінансовою діяльністю, плутають поняття

акцій та облігацій. А це насправді дві різні форми цінних паперів. Акції – це вид цінних паперів, який є свідоцтвом про власність на виз-



начену частку статутного капіталу акціонерного товариства і надає їйньому власнику певні права на участь в управлінні товариством, а також право на частину прибутку від його діяльності. У згаданому вище законі чітко зазначено, що власником акцій акціонерного товариства буде держава.

Щодо облігацій, то це – емісійний цінний папір, що засвідчує внесення його власником грошових

коштів і підтверджує зобов'язання відшкодувати йому (власнику) вартість цього цінного паперу в передбачений у ньому строк із виплатою фіксованих відсотків.

Облігації розповсюджуються серед підприємств і громадян на добровільних засадах. Облігація є одним із головних джерел фінансування дефіциту державного бюджету у більшості розвинутих країн, для підприємств облігації є важливим джерелом коштів, що запозичуються.

У 2012 році залізниця здійснила випуск іменних відсоткових облігацій на суму 350 млн гривень під 18 відсотків річних із терміном погашення у липні 2013 року. Номінальна вартість однієї облігації становить 1 тис. гривень.

Придбання облігацій є альтернативою банківському депозиту. На даний час ставки за депозитами в банках не перевищують 15 відсотків річних. Таким чином, працівники залізниці мають можливість виключно на добровільних засадах вкласти свої заощадження в облігації залізниці на більш вигідних умовах, ніж пропонують фінансові установи.

Начальник Львівської залізниці Богдан ПХ:

"Залізниця була, є і залишиться у державній власності..."



Ми живемо у світі, який стрімко змінюється, світова економіка коливається, зазнає підйомів, спадів і криз. У всіх державах світу залізничний транспорт є барометром стану в економіці, і залізниця чи не першою реагує на глобальні кризові явища. Ми зараз відчуваємо наслідки системної кризи, яка поширилася на держави Європи та СНД. Основні показники плану минулого року виконані, але це далось нам важкою працею. Є об'єктивні явища в економіці, які негативно позначаються на обсягах вантажних перевезень –

основному джерелі прибутку залізниці. Через кризу Євросоюз узяв курс на активізацію внутрішніх ресурсів, зменшивши ввіз сировини та готової продукції гірничодобувних, металургійних, хімічних, лісопереробних підприємств України.

На падіння обсягів перевезень суттєво вплинула і зміна транзитних вантажних потоків з боку наших найближчих держав-сусідів. Багато залізничників, мабуть, ще пам'ятають часи, коли Львівська магістраль вантажила на добу 300 тисяч тонн вантажів і навіть більше. За попередні дні ми вантажили за добу по 30-32 тисячі тонн – це вдвіть менше. Схожа ситуація – з транзитом: якщо свого часу ми за добу у Здолбунові приймали сто поїздів із Південно-Західної залізниці, то нині лише 22-24 поїзди. Економічні реалії змусили нас запровадити скорочений робочий тиждень. Вважаю, що за таких умов рішення було оптимальним, бо головна його мета – зберегти кадровий потенціал залізниці. Звичайно, ця ситуація не може тривати довго, тому потреба в реформуванні галузі є

очевидною, а його шляхи і методи повинні бути максимально прозорі та зрозумілі для залізничників. Усі кроки в процесі реформування залізничної галузі враховують окреслені Президентом України та урядом пріоритети – підвищення ефективності залізниць, забезпечення європейського рівня якості залізничного обслуговування пасажирів, ефективну логістику вантажоперевезень та належний соціальний захист залізничників і ветеранів галузі.

Принципової важливості набуває питання широкого інформування трудового колективу залізниці та інших зацікавлених політичних і громадських організацій про суть реформування залізничного транспорту, бо певні непорозуміння чи упередження, що виникають у трудових колективах відокремлених підрозділів з приводу тих чи інших ініціатив щодо реформування галузі, ґрунтуються на недостовірній інформації, яку ЗМІ поширюють без кваліфікованих оцінок та аналізу. У цих повідомленнях безвідповідально вживаються такі словосполучення, як "приватизація

залізниці", "масові скорочення" залізничників тощо...

У зв'язку з цим хочу черговий раз наголосити, що приватизації залізниці не буде! З точки зору уявлень про економіку такий крок позбавлений логіки, адже наша інфраструктура перебуває в такому стані і потребує таких коштів на обслуговування, що в підсумку потенційний власник був би змушений витратити на все це величезні кошти, яких не покрие жоден прибуток. Тому хоча б з огляду на цю просту і серйозну причину залізниця була, є і залишиться у державній власності.

Разом із тим уже сьогодні в умовах гострого дефіциту власного рухомого складу та браку коштів на його поповнення залізниця змушена використовувати у вантажних перевезеннях понад третину вантажного рухомого складу, який перебуває у приватній власності.

Щодо корпоративних облігацій, нині це – доволі цікаве та перспективне питання. Не секрет, що через фінансову скруту залізниця змушена брати кредити, щоб забезпечити виплату заробітної пла-

ти залізничникам. Ми зобов'язані вчасно повертати кредитні кошти разом із відсотками, бо від цього залежить наша "кредитна історія", яка повинна бути бездоганною, оскільки впливає на імідж підприємства не лише в масштабах України, а й на міжнародному рівні. З огляду на це перед залізничною галуззю постало логічне питання: навіщо позичати кошти і сплачувати за позиками відсотки банкам, якщо є можливість залучити кошти залізничників, які придбали б корпоративні облігації, і платити їм відсотки. Наголошую, що це рішення для кожного залізничника є добровільним і цікавим з точки зору надійності та вигоди від розміщення власних заощаджень. Маємо у фінансовому світі чимало прикладів банкрутства банків, які обернулися для вкладників великими проблемами. За таких обставин залізниця є надійнішою за будь-який банк, адже залізниця перевозить понад 70 відсотків усіх вантажів і охоплює близько 60 відсотків усіх пасажирських перевезень, тож за будь-яких обставин держава не може обійтися без цієї галузі.