

Бесіду вів С. Василенко, начальник науково-технічного відділу ЦІТУ

ВОЛОДИМИР КОРНІЄНКО: «ТРАНСПОРТНА ГАЛУЗЬ — ЦЕ ДЗЕРКАЛО ЕКОНОМІКИ КРАЇНИ»

Роль роботодавців у процесі розбудови країни є надзвичайно важливою. Організацією, що відстоює інтереси залізничних підприємств, є Федерація залізничників України.

Про своє бачення ситуації, що склалася на транспортному ринку, про можливі шляхи виходу з кризи нам розповів голова Ради Федерації залізничників України, Почесний залізничник, Заслужений працівник транспорту України Корнієнко Володимир Володимирович:

— Володимире Володимировичу, як би Ви оцінили підсумки 2014 року для залізничної спільноти? Які, на Ваш погляд, будуть основні тенденції 2015 року?

— Звичайно, 2014 рік був дуже складним для залізничного транспорту, як і для всієї країни. На жаль, показники галузі не з найкращих. Для прикладу, перевезення вантажів знизилася на 12,1%, транзит — на 14%, пасажирські перевезення — на 8,9%. Це дуже великі падіння обсягів, котрих я не пам'ятаю

з 1995 року. Відповідно доходи також упали, хоча й не так сильно, оскільки відбулося незначне коригування тарифу. Якщо повернутися до мови цифр, то у 2014 році, порівняно з попереднім роком, доходи впали на 4%, на 3% зменшилася й витратна частина, і, як наслідок, збитки Укрзалізниці в минулому році склали 477 млн грн.

Такі показники були передусім спричинені загальним падінням економіки, і в тому числі промисловості, оскільки транспорт — це дзеркало економіки.

На мою думку, поточний рік також буде важким, про що свідчать і показники перших місяців. Зокрема, Мінінфраструктури дало прогноз цього річного зниження ВВП на рівні 7%. На жаль, динаміка наразі така, що цей рік буде навіть складнішим за попередній, і ми не можемо суттєво вплинути на цей факт.



— **Як Ви вважаєте, що є «вузьким місцем» у розвитку залізничної галузі України?**

— Кабінетом Міністрів України 25 червня 2014 року була прийнята постанова № 200 «Про утворення публічного акціонерного товариства «Українська залізниця». Наразі проводиться інвентаризація майна Укрзалізниці, підприємств та господарських товариств і переоцінка активів. Працює робоча група з доопрацювання Закону України «Про залізничний транспорт» (нова редакція). Проте я вважаю, що відбувається відставання від проведення реформи. Звичайно, Укрзалізницею та Мінінфраструктури були зроблені деякі кроки в цьому напрямі, зокрема, було передано, але на жаль, лише частину вагонів на роботу за схемою загального парку, крім того, частково було розпочато реструктуризацію певних підрозділів Укрзалізниці. Однак це лише початкові кроки, що не дали серйозного ефекту. Решта чинників напряду викликані основною проблемою — відставанням від проведення реформи.

— **Коливання на валютному ринку вносять корективи в роботу ринку транспортних послуг, а як зокрема вони впливають на структуру та динаміку вантажопотоків?**

— Дійсно, складна ситуація з валютним курсом у країні має негативні наслідки для всіх учасників транспортного ринку. По-перше, власне коливання курсу не дають змоги говорити про стабільність, по-друге, курсова різниця викликала зростання кредитного навантаження Укрзалізниці в три рази. Якщо раніше цей показник не відігравав важливої ролі в загальному обсязі витрат, то в минулому році він уже становив 6%, а в поточному році збільшився до 8%. Тобто на сьогодні 8% усіх витрат Укрзалізниці — це обслуговування кредитів.

— **Яка бізнес-стратегія в нинішній ситуації буде найбільш оптимальною для всіх учасників транспортного ринку?**

— У першу чергу це оптимізація витрат. На сьогодні склалася така

ситуація, що всі учасники ринку, які мають вантаж, здійснюють його транспортування, тобто за останні місяці немає жодного покинутого вагона, відсутній і простій навантажених вагонів. Це означає, що оператори самостійно регулюють процес наявності на ринку вагонів.

— **Як Ви оцінюєте стан законодавчої бази, що регулює зараз взаємодію учасників перевізного процесу на залізниці?**

— Як я вже сказав раніше, усі проблеми — результат затягування процесу реформування. Наразі законодавча база відстає від вимог ринку, наприклад Закон України «Про залізничний транспорт» не відповідає сьгоднішнім умовам ринку перевезень. Нагадаю, попередню редакцію цього закону було прийнято ще 20 років тому. Хочу зазначити, що на той час це був досить прогресивний закон, про що свідчить той факт, що він проіснував до цього часу, і це при тому, що є унікальним для українського законодавства. Разом із тим на сьогодні в країні склалася така ситуація, коли основна частина економіки перебуває в ринкових умовах, зокрема, перевезення залізничним транспортом регульовані, до того ж жорстко регульовані. Тому дійсно є велике відставання в питаннях розробки нормативно-правової бази, що регулює ринок транспортних послуг. Це завдання Міністерства інфраструктури, у якого першочерговим має бути прийняття нової редакції Закону України «Про залізничний транспорт», після чого необхідно вирішувати питання, пов'язані зі Статутом АТ «Українська залізниця» та регулюванням ринку залізничних перевезень.

— **Наскільки активно експерти Федерації беруть участь у законодавчій діяльності?**

— У цих питаннях ми активно співпрацюємо з центральним офісом Федерації роботодавців України (ФРУ). Зокрема від них ми отримуємо всю необхідну інформацію. Спільно з Укрзалізницею ми готуємо та актуалізуємо необхідні закони, постанови та інші нормативно-правові акти,



”
Головне завдання Федерації залізничників України — захист інтересів залізничної галузі

які б відбивали інтереси транспортників. Хочу зазначити, що як із боку ФРУ, так й Укрзалізниці, ми маємо взаємне розуміння, що робимо одну справу. Я думаю, що в цьому плані ми будемо й надалі продовжувати трудові роботи.

Окремо ми співпрацюємо напряму з Міністерством інфраструктури України, де наша організація входить до складу Громадської ради.

— **Яка думка учасників ринку щодо зростання цін на транспортування вантажів залізницею?**

— Звичайно, вона негативна. Разом із тим, хочу зазначити, що відбулася лише індексація тарифів. Питання рівня тарифів узагалі надзвичайно складне, що, як я вже сказав, спричинено тим, що тарифна політика на послуги залізничного транспорту регулюється державою, тому тарифи завжди відстають від зростання цін. Це класична ситуація. Міністерство встигає лише здійснювати індексацію тарифів. І поточне підвищення тарифу на 30% абсолютно не покриває затрати залізниці, воно не зіставне ні з курсовою різницею, ні з підвищенням цін. Наприклад, такий показник, як ціна



дизпалива, минулого року збільшився більш ніж у два рази. Тому, звичайно, реакція промисловості є зрозумілою, але вона не відповідає ситуації на ринку перевезень.

— Чи вирішуються інфраструктурні проблеми за рахунок доходів від підвищення вартості вантажоперевезень, чи все-таки підтримувати потрібно вітчизняну промисловість?

— Основне завдання галузі — забезпечити її стабільну роботу. Звичайно, недофінансовується й інфраструктура. Чому? Тому що вже згадана індексація тарифів на 30% — це лише компенсація тих витрат, що викликані зростанням кредитного навантаження. За перші два місяці поточного року не було жодних капіталовкладень ні по інфраструктурі, ні по рухомому складу. Тут ми також

спостерігаємо стару «хворобу» — затягування погодження фінансового плану Укрзалізниці.

— Підприємства, що не експортують свою продукцію, у результаті індексації тарифів у 2015 році відчують збільшення частки транспортних витрат. Як Ви думаєте, чи може пряме субсидювання вирішити проблему?

— Я певен, що це неможливо й неправильно, оскільки кожне субсидювання призводить до перекосів. До того ж серед наших зобов'язань перед Європейським Союзом — відсутність преференцій за будь-якими видами перевезень. Тому я вважаю, що дійсно в промисловості будуть певні труднощі, але транспортна проблема не є першочерговою. Зокрема після згаданої індексації транспортна складова в основній групі товарів становить не більше 8%, при тому, що у світі нормальним показником є 10%.

— Чи відрізняються основні напрямки діяльності Федерації у 2015 році від завдань минулого року?

— У поточному році ми дуже сильно активізували свою роботу. Зокрема спільно з Міністерством інфраструктури ми займаємося розробкою нової редакції Закону України «Про залізничний транспорт». Також дуже важливим напрямом діяльності Федерації є захист інтересів залізничної галузі як на громадських форумах, так і в державних органах.

— Наразі транспортні коледжі, що готують спеціалістів для залізничного транспорту, перебувають у сфері управління МОН України, чим порушується Закон України «Про особливості утворення публічного акціонерного товариства залізничного транспорту загальногo користування». Якою є позиція Федерації з цього питання?

— Передача залізничних технікумів та коледжів до сфери управління Міносвіти — це поспішне рішення. Якщо за інформацією залізничних університетів лише близько 20% випускників йшли працювати в галузь, то в технікумах цей показник стано-

вив 99% (і це по всіх 13 технікумах, що були в структурі Укрзалізниці). Я маю надію, що при створенні акціонерного товариства Міністерство та Укрзалізниця повернуться до розгляду цього питання. На мою думку, суттєве упущення освітнього процесу в Україні — так би мовити «забуття» системи підготовки спеціалістів робочих професій. Чим були наші залізничні технікуми? Це саме те місце, де ми здійснювали підготовку фахівців молодшого командного складу, це ті люди, які є основою технологічної та дисциплінарної політики всього транспорту. Відповідальність персоналу, що працює на залізниці, завжди була підвищена, і тому технікуми, а тепер це коледжі, обов'язково мають входити частково до складу акціонерного товариства, а частково варто повернути Міністерству інфраструктури, оскільки наразі відбувся найбільш негативний процес розриву між вищими навчальними закладами та галуззю: було ліквідовано таке поняття, як практика та закріплення студентів. Як я завжди говорив: випускник ДІПТ не поїде працювати на Бескид, бо його необхідно забезпечити житлом, тому багато з випускників ВНЗ, навіть серед тих, хто навчався за кошти державного бюджету, не працюють за спеціальністю. Я вважаю, що це великий збиток як для держави загалом, так і для транспортної галузі зокрема. ☞



► Довідка

Міжнародна організація роботодавців підприємств галузі залізничного транспорту «Федерація залізничників України» — недержавна міжнародна організація, що об'єднує підприємства галузі залізничного транспорту України для консолідації, представництва та захисту інтересів своїх членів.

До сфери діяльності Федерації залізничників України входить: 6 залізниць, 15 промислових підприємств, 10 науково-проектних організацій, 97 медичних закладів. Загальна кількість працюючих на цих підприємствах становить понад 392 тис. осіб.

Головне завдання Федерації — забезпечення представництва та захист законних інтересів і прав членів Федерації у відносинах з органами державної влади, професійними спілками, їх організаціями та іншими організаціями найманих працівників. ФЗУ здійснює свою діяльність за такими напрямками: участь у формуванні та реалізації політики держави з питань зайнятості, оплати праці, реформування галузі залізничного транспорту та її підприємств, охорони праці, соціального страхування працівників; сприяння розвитку соціально спрямованої ринкової економіки, системи соціального партнерства, консолідації

роботодавців із метою посилення впливу на формування соціально-економічної політики держави; участь у проведенні переговорів та укладанні генеральної й галузевої угод і забезпечення виконання своїх зобов'язань за укладеними угодами; участь у веденні соціального діалогу; сприяння вирішенню колективних трудових спорів, запобіганню страйкам як крайньому засобу вирішення цих конфліктів; розвиток співробітництва з іноземними й міжнародними організаціями роботодавців та об'єднаннями. Федерація входить до складу Спільного представницького органу сторони роботодавців на національному рівні.