

УКРАЇНСЬКІ ЗАЛІЗНИЦІ

Документ року

ПОСТАНОВА від 4 липня 1996 р. № 274/96-ВР Київ

Про введення в дію Закону України «Про залізничний транспорт»

Верховна Рада України **постановляє:**
 1. Вести в дію Закон України «Про залізничний транспорт» з дня його опублікування.
 2. Кабінету Міністрів України:
 – протягом трьох місяців з дня введення в дію цього Закону внести на розгляд Верховної Ради України пропозиції про приведення законодавчих актів України у відповідність із Законом України «Про залізничний транспорт»;
 – привести рішення Уряду України у відповідність із Законом України «Про залізничний транспорт»;
 – забезпечити перегляд і скасування міністерствами і відомствами України всіх нормативних актів, що суперечать Закону України «Про залізничний транспорт», та прийняття відповідних актів.

Голова Верховної Ради України
О. МОРОЗ

Они творили историю

Начальник Донецкой железной дороги (1981—1994 гг.)

Александр Кожушко:

Правдивый анализ прошлого — залог успеха в будущем



К моменту распада СССР в высших органах власти понимали, что Украине стать независимой — только вопрос времени. Поэтому при правительстве была создана комиссия, которая выработала программу действий, в том числе и по железнодорожному транспорту. Комиссия интересовалась мнением начальников железных дорог, которые единогласно считали, что в Украине необходим самостоятельный центр управления железнодорожным транспортом с местонахождением в Киеве. Я предложил для этого не только назначить руководителя администрации и построить отдельное здание, но и обязать каждую железную дорогу построить по одному 60-квартирному дому для работников будущего аппарата. К сожалению, это предложение не получило поддержки.

В декабре 1991 г. Кабинет Министров Украины подписал Постановление «О создании Государственной администрации железнодорожного транспорта Украины». Все руководители дорог принимали активное участие в создании центра, но основная тяжесть легла на плечи начальника Юго-Западной железной дороги Б.Олейника, который возглавил Укрзалізницю и остался при этом руководителем магистрали.

Из-за отсутствия свободного жилья укомплектование кадрами Укрзалізниця проводилось в основном за счет специалистов Юго-Западной железной дороги, что в дальнейшем сказалось на качестве подбора кадров вновь созданной структуры.

На тот период железные дороги Украины не только не уступали железным дорогам западных стран в техническом и технологическом планах по перевозкам грузов, а наоборот, занимали ведущее место в мире. Делегации зарубежных стран, в том числе министр транспорта ФРГ, посещали Донецкую железную дорогу для изучения технологии ее работы с промышленными предприятиями.

Однако, наряду с положительным, следует отметить, что железные дороги Украины на тот период отставали от западных железных дорог по скорости движения пассажирских поездов из-за недостатка вагонов новых конструкций.

При такой технической вооруженности железных дорог Украины, а также недостаточной подготовке кадров Укрзалізниця основная тяжесть решения эксплуатационных, строительных и финансовых вопросов досталась на местах руководителям магистралей и соответствующих служб. Так, на Донецкой железной дороге был проведен технический совет, на котором были откорректированы все параметры объемных и качественных показателей. Был установлен четкий контроль со стороны начальника финансовой службы О.Вояновской за доходными поступлениями, со стороны начальника планово-экономического отдела Е.Бродзянского — за реальными возможностями промышленных предприятий Донбасса и предъявляемой к перевозке продукцией в связи со снижением объемов производства, а со стороны заместителя начальника доро-

ги В.Пахомова — за выполнением плана строительных работ.

В результате принятых мер железная дорога в течение 1991—1993 гг. не только в полном объеме выполняла главную задачу по обеспечению перевозки грузов и пассажиров, но и продолжала наращивать темпы модернизации предприятий дороги и улучшала социальные условия жизни железнодорожников, строя жилые дома, пансионаты, оздоровительные детские лагеря, спортивные сооружения и т.д.

В то же время в связи со снижением объемов производства промышленной продукции, предъявляемой к перевозке, не занятыми оказались работники отдельных профессий: локомотивщики, вагонники, движенцы. По согласованию с дорожным комитетом профсоюза, чтобы не допустить увольнений, специалисты-железнодорожники привлекались на работы по строительству жилья, в результате чего за 1991 г. было построено 1 тыс. 238 квартир, за 1992 г. — 1 тыс. 411 квартир, за 1993 г. — 1 тыс. 723 квартиры.

Причем жилье строили не только в городах и на крупных узлах, но и на промежуточных станциях, что давало возможность обеспечивать им молодых специалистов, приходящих на железную дорогу, и способствовало лучшему освоению профессии. Такую школу подготовки прошли В.Козак, Н.Сергиенко, С.Болоболин, Н.Луханин и Н.Рогов.

Весомый вклад в результаты работы железной дороги в этот период внесли К.Гасиев, Н.Кашпаров, В.Белый, В.Пахомов, В.Колесников, А.Гончаров, Е.Бродзянский, Ю.Бойко, В.Хозло, А.Козуб, П.Акольцев, С.Петров, Г.Нудубидзе, И.Ткаченко, О.Вояновская, А.Романчук.

Успехи коллектива магистрали не были бы полными без поддержки профсоюзной организации железной дороги, особенно председателя дорпрофсоюза Н.Свищунова, который возглавил профсоюзную организацию в период шахтерских забастовок. При избрании на должность ему был задан вопрос: «Возглавите ли вы колонну железнодорожников, если мы будем бастовать?» Ответ был простой, но ответственный: «Я буду работать так, чтобы забастовок не было». Он с честью выполнил это обещание. В дальнейшем свой ответ Николай Трофимович объяснял тем, что в то трудное время решать сложнейшие проблемы можно было только с профессионально подготовленной, дружной и ответственной командой.

После избрания меня в 1994 г. депутатом Верховной Рады Украины я возглавил комитет топливно-энергетического комплекса, транспорта и связи Верховной Рады. Необходимо было законодательно обеспечивать министерства угольной и нефтегазовой промышленности, энергетики, связи, морского, речного, автомобильного, воздушного и железнодорожного транспорта. Мои коллеги-депутаты были специалистами высокого профессионализма в своих отраслях промышленности: Н.Сургай — бывший министр угольной промышленности и его заместитель

Чем жила страна...

1996 г. принес дальнейшее расслоение украинского общества на бедных и богатых: кто-то терял работу, а с нею и привычный уклад жизни, а кто-то сколачивал состояние от приватизации и дальнейшей распродажи бывшей общенародной социалистической собственности. Именно на этот год приходится массовый отток из страны «мозгов». И в это же самое время страну буквально заполнили торговые киоски. Рынок диктовал свои условия: хочешь выжить — иди торговать.

На этот же год приходится два важных события, которые окончательно утвердили Украину как независимое государство: принятие Конституции и ввод в обращение постоянной денежной единицы — гривны.

В 1996 г. Украина осваивает Антарктику. Англичане передают нам свою станцию «Фарадей» и она становится украинской станцией «Академик Вернадский». Но не все так хорошо в отечественной науке. Продолжается интенсивная утечка умов за рубеж, стимулируемая мизерными зарплатами ученых, которые месяцами задерживают.

Наконец-то завершается начатый еще до провозглашения независимости конституционный процесс и Украина получает свою Конституцию. Накануне президент Кучма издает указ о всенародном конституционном референдуме, что принуждает депутатов работать круглосуточно. Как результат,

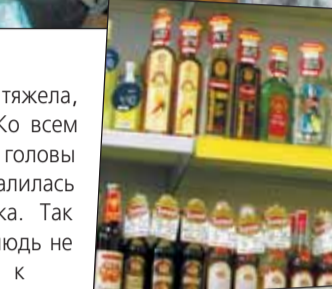
28 июня за новый Основной закон проголосовали 315 депутатов. В новейшей истории Украины это событие названо «Конституционная ночь».

На этот год приходится принятие не только Конституции, но и национальной валюты. Ее тоже начинали разрабатывать давно. Первые купюры печатали в Канаде. Вводит валюту долго не решались, отдавая на съедение инфляции старые купюнокарбованцы. Но 2 сентября 1996 г. реформа все же стартовала, руководил ею тогдашний глава Нацбанка Виктор Ющенко. За доллар давали гривню и чуть более семидесяти копеек. С течением времени и ростом цен появляются купюры нового дизайна и гораздо больших номиналов. Примечательно, что международная комиссия по эстетике денежных знаков в 2008 г. признает гривню самой красивой валютой в мире.

В 1996 г. на олимп взойдет человек, чье имя будут ассоциировать с Украиной почти в каждой стране, причем исключительно в негативном контексте. К началу 1996 г. уже было ясно, что премьер Евгений Марчук долго на своем посту не удержится. 27 мая президент подписал указ об отставке Марчука с экзотической формулировкой «за формирование собственного политического имиджа». В качестве преемника все однозначно называли первого вице-премьера Павла Лазаренко — и не ошиблись. Веро-

ятно, Кучма тогда еще не представлял, какой Лазаренко покажет ему мастер-класс в формировании «собственного политического имиджа». С 28 мая Лазаренко заступил на премьерский пост.

Жизнь была все так же тяжела, как и в прошлом году. Ко всем прочим испытаниям на головы бедных украинцев свалилась еще и поддельная водка. Так как население страны отнюдь не испытывало отвращения к алкогольным напиткам, проблема эта вскоре стала весьма опасной. В 1996 г. производство фальсифицированного спиртного достигло своего пика. Фальсификат разливали все кому не лень. И «наверху» никому до этого не было ровным счетом никакого дела. В 1996 г. государство решает положить конец алко-гольному хаосу: вводятся



Пять фактов из архива

1 Постановлением Кабинета Министров Украины от 29 февраля 1996 г. (№ 262) утверждено Положение о Государственной администрации железнодорожного транспорта Украины.

2 Длительное время Укрзалізниця проводила политику при любых обстоятельствах сохранить штат железнодорожников. Хотя экономическое положение все ухудшалось. Средств для оплаты труда не хватало. С согласия профсоюзов очередной Совет Укрзалізниця принял решение начать масштабное сокращение трупников, приведение штата работающих к объему перевозок.

3 С мая железные дороги Украины стали перевозить грузы из Западной Европы в Иран, Пакистан, Туркменистан. До этого они транспортировались через территорию Беларуси.

4 Железнодорожный транспорт отнесен к категории отраслей, которые при самом сложном положении в энергосистемах — не отключаются.

5 Резко обострилась проблема «рельс—колесо», вызванная интенсивным износом гребней колесных пар. Потери оцениваются в 24 трлн крб. Добиться улучшения в этом году не удалось. Главной задачей Укрзалізниця на 1996—2000 гг. определено изыскание средств и источников финансирования программы по укреплению технической и технологической базы железных дорог на основе проведения активной инвестиционной и инновационной политики. При этом приоритет отдан обновлению конструкций пути, совершенствованию пассажирского комплекса, внедрению высокоэффективных информационных технологий, дальнейшему развитию транспортных услуг в рамках коридора Восток—Запад.

С.Янко, К.Пискуновский, М.Ковалко — руководители нефтегазовой отрасли, О.Климуш — бывший министр транспорта, Ю.Крук — начальник Ильичевского морского порта и др.

Команде депутатов нашего комитета, за четыре года удалось подготовить и принять в Верховной Раде необходимые законы по каждой отрасли, что способствовало созданию правовой базы работы министерств и ведомств.

Что касается подготовки законодательной базы по железнодорожному транспорту, хотел бы осветить три следующих вопроса.

Во-первых, в те годы в стране активно началась приватизация предприятий без достаточно подготовленной законодательной базы. Учитывая то, что на тот момент основные фонды железных дорог не были переоценены в соответствии с их рыночной стоимостью, желающих приобрести имущество железных дорог оказалось много. Кроме того, в тот период из-за спада производства по всей Украине резко снизилось предъявление грузов к перевозке, вследствие чего уменьшились доходные поступления и выросла дебиторская задолженность промышленных предприятий за уже выполненные объемы. В результате возникли вопросы по своевременной выплате заработной платы работникам отрасли. В этих непростых условиях состоялся I съезд железнодорожников, который рассмотрел положение в отрасли и принял соответствующие решения.

(Окончание на стр. 8).

— ШЛЯХОМ НЕЗАЛЕЖНОСТІ



акцизные марки, а с 1 января 1997 г. запрещается продажа крепкого спиртного в ларьках площадью менее 21 м². Однако акцизы стали поддельвать, продажа ушла в подполье, которое по-прежнему почти не контролировалось, а зачастую еще и стимулировалось той же милицией, призванной «искоренить зло на корню».

16 апреля правоохранительные органы наконец задержали самого



кровожадного маньяка Украины Анатолия Оноприенко. Последователь Чикатило к тому времени лишил жизни 52 человек. В 1999-м он был приговорен к расстрелу. От смерти маньяка спасает «срочная» отмена этого вида наказания. По требованию Европы многим тогда заменили расстрел на пожизненные сроки.

На XXVI летней олимпиаде в Атланте наша команда собирает урожай из девяти золотых медалей. Итог — почетное 9-е место в общекомандном зачете. Владимир Кличко становится одним из первых «белых» чемпионов в супертяжелом весе.

Городские улицы в этот год наполняются маршрутками, которые постепенно вытесняют крупногабаритный транспорт, но вместе с выгодой приносят и новые риски. Водители набирают стоячих пассажиров, рассчитываются на ходу, нарушают правила и не выдают билетов. За рулем нередко работают вчерашние трактористы. В результате — возросшее в разы количество дорожно-транспортных происшествий на дорогах, нередко со смертельным исходом.

Появляется первое отечественное «мыло»: вся Украина смотрит 25-серийный фильм о Роксолане, который вызвал полярные оценки как среди критиков, так и среди зрителей. Впрочем, исполнители главных ролей — Ольга Сумская и Анатолий Хостицкий — получают высшую государственную премию в области искусства — Шевченковскую.

Они творили историю

Ректор Государственного экономического университета транспорта, доктор экономических наук, профессор, академик Транспортной академии Украины.
До 1992 г. — главный экономист Южной железной дороги.
С 1993-го по 2000 г. — заместитель Генерального директора Укрзалізничці по финансово-экономическим и тарифным вопросам.

Михаил Макаренко:

— В 1991 г. Укрзалізничці заявила о своем существовании. Следующей задачей была разработка первичных документов, без которых ни одна организация не может функционировать в правовом поле. Созданием единого образца Устава железных дорог, переходящих из централизованного управления МПС в самостоятельное плавание, и множества других документов занималась специальная рабочая группа, в состав которой вошли специалисты от каждой магистрали. В тот момент я представлял Южную. Но в 1993 г. Борис Олейник, а затем и Леонид Железняк предложили мне вести экономическую линию непосредственно в Укрзалізничці.

Время тогда было очень непростое. И необходимость всему учиться на ходу была отнюдь не самым большим «экстримом» для нашей команды. Среди прочего в воздухе витали и сепаративные тенденции: «давайте делить все — и не важно, можно это или нельзя». В частности звучало предложение, чтобы в стране функционировало не шесть магистралей, а 25 — по количеству отделений железных дорог (которые, к слову сказать, изначально были искусственными подразделениями, появившимися лишь благодаря структурной реформе в СССР в 1964 г.). Идея, поступившая от начальников этих отделений, даже получила одобрение в аппарате Президента Леонида Кравчука. Наша рабочая группа в свою очередь пыталась отстоять устоявшуюся, исторически сложившуюся структуру управления. На едва ли не решающем заседании в Фонде госимущества мы заявили: «Если берете на себя ответственность за разрушение железнодорожной системы Украины, то вперед — и с песней!». К нашим аргументам прислушались.

Другой момент, который стоил огромных усилий, был связан с утверждением первого в нашей истории финансового плана. Прежде железные дороги являлись предприятиями союзного подчинения, поэтому все необходимые отчеты и статистические данные сдавались в МПС. В 1992 г. мы подали финансовый план на следующий год в Министерство финансов Украины. Увидев цифры, кураторы транспортного направления обомлели: бюджет Укрзалізничці был выше бюджета всей страны! Первым делом в правдивости данных усомнились — и потребовали предоставить отчеты за последние пять лет. Такая реакция не удивила, ведь при Союзе республики распоряжались только сельским и коммунальным хозяйством, а управление металлургией и промышленностью велось непосредственно из Москвы. Так что наши специалисты привыкли видеть финансовую картину движения троллейбусов, трамваев, городских и междугородних автобусов...

Также запомнились своей сложностью ситуации, связанные с разработкой нашего Устава и закона о железнодорожном транспорте Украины. Этот процесс продолжался до середины 90-х годов. Большинство чиновников и представителей смежных ведомств, мягко говоря, не понимали специфики нашей отрасли. Разъяснить, что железная дорога — экстерриториальна, что здесь десятилетиями складывалась структура управления, которую нужно сохранить, казалось нереальным. Главными оппонентами тогда были люди, которые утверждали, что Украине нужны исключительно мелкие транспортные предприятия, которые будут интегрироваться в регионы. Нам удалось преодолеть и эти трудности. Причем наш закон о железнодорожном транспорте был удачнее аналогичных документов в других бывших республиках Союза. В частности удалось заложить такие нормы, как «приобретение подвижного состава за счет государства» и «компенсация пассажирских перевозок». И если за все годы независимости государство не выделяло на локомотив или вагон ни копейки, то по части перекрестного субсидирования пассажирских перевозок



статья оказалась отнюдь не лишней — даже со существующими сейчас нюансами.

Еще одним напряженным полем деятельности было имущество, а точнее, его разделение. Все, чем владела железная дорога СССР, нужно было зафиксировать, отсортировать, и — что самое интересное — доказать, что оно должно принадлежать Украине (включая базы запасов рельсов, шпал, запчастей, топлива и других материально-технических ресурсов, которые раньше обслуживали весь Советский Союз). Естественно, что отстоять свои интересы и собственность в Москве было крайне сложно. К счастью, нас поддержали коллеги из других стран... Кстати, первый термин, который мы озвучили на имущественных переговорах, — «деление по столбам». Поначалу такой подход был встречен в штыки. Ведь, кроме имущественных проблем, были еще и информационные: все каналы связи юга России и Закавказья шли через Украину. Доходило до абсурда: «Отдавайте нам все оборудование этих каналов...».

Но и это еще не все! Если раньше поезда курсировали в пределах одной огромной страны, то теперь необходимо было выработать новую систему расчетов, например, за пребывание российского локомотива на нашей территории. Для того, чтобы решить этот, да и другие вопросы, в Москве регулярно проводились заседания с финансистами, коммерсантами, движженцами и т.д. со всех бывших республик Союза. Время, повторю, было тяжелое. Ведь на нашу тогдашнюю валюту — купоны — мы не могли купить в России даже куска хлеба! Поэтому, когда наши представители выезжали в специальный вагон в Белокаменную, брали с собой, как правило, основательный запас картошки, сала, лука и чая. Пообедать в городе мы не могли и готовили еду непосредственно в вагоне...

Но бытовые трудности, как говорится, «детский лепет на лужайке» по сравнению с психологическим барьером, возникшим между нами и российскими коллегами. Им было крайне тяжело смириться с тем, что Украина проявляет самостоятельность — и отстаивает свои интересы. Более того, они изначально считали, что система управления должна оставаться прежней — с центром в Москве.

После сотен изнурительных, выматывающих морально и физически заседаний с мнением украинских специалистов все-таки начали считаться, а представители МПС стали понимать, что компромисс бывает необходим. Пример конструктивного диалога подал, кстати, Генеральный директор Укрзалізничці Леонид Железняк. В частности, когда создавался Совет по железнодорожному транспорту стран СНГ, и решалось, кто будет возглавлять эту организацию, то



Украинские железнодорожники нередко играли партию первой скрипки на совещаниях Совета по железнодорожному транспорту стран СНГ

все поддержали именно его предложение: «почетный президент — министр путей сообщения, остальное руководство меняется раз в году». Другой случай имел место уже в 1995 г., когда между железнодорожными администрациями разных государств накопились огромные «бумажные» долги. «Бумажные» потому, что единой методики ведения взаиморасчетов на тот момент не существовало — и каждый мог написать, что угодно. Леонид Леонидович предложил не просто разработать за полгода систему расчетов по балансовому принципу, но и «простить» друг другу предыдущие долги. Более того, Украина, несмотря на то, что другие администрации должны были нам огромные суммы, первая же и последовала этому предложению...

В решении этого вопроса больше всего сопротивления и непонимания шло именно от российских коллег. К слову, все украинские станции передавали в Москву всю «подноготную» о своей работе вплоть до 1998 г.! И доказать, что информация о том, что «со станции Триполье на станцию Лозовая в 3 часа ночи отправилось 1,5 вагона со щебенкой» Москве не нужна, что это наши внутренние дела, было невероятно сложно. А на последнем совещании по этому вопросу, которое проводилось в МПС, дело дошло даже до крика...

Нужно отдать должное дипломатичности и компетентности наших специалистов, которые смогли постепенно утвердить авторитет Укрзалізничці на отраслевом рынке. К тому же, в большинстве случаев именно украинские железнодорожники играли партию первой скрипки на совещаниях Совета железнодорожных администраций стран СНГ. Было много случаев, когда предлагалось проголосовать, например, за установление дополнительного учета какого-нибудь процесса. Почему-то именно Украина чаще всего требовала время для того, чтобы всесторонне изучить вопрос... Однажды наша делегация заметила, что все администрации голосуют только после того, как свое слово скажет наш представитель...

Параллельно наша команда старалась выработать единый механизм для налаживания четкой финансовой отчетности железных дорог. Здесь нужно отметить, что отрасль еще в последние годы существования Союза была вовлечена в так называемый хозрасчетный эксперимент. В итоге балансовые показатели доходов и расходов не совпадали на всех уровнях — от отделений железных дорог до Укрзалізничці. Магистраль писали «красивые цифры» на бумаге, но ведь налоги нужно было платить именно с указанной суммы... К 1997 г. мы не только отметили полностью хозрасчет, но и поменяли показатели образования финансовых результатов. Механизм финансирования структурных подразделений стал нормативно-сметным. Результатом этих мер стало появление адекватных источников для финансирования программ по развитию отрасли, ежегодная реальная прибыль которой составляла тогда 240—250 млн грн.

Конечно, очень портили жизнь колоссальные дебиторская и кредиторская задолженности по перевозкам. Промышленные предприятия были готовы расплачиваться с нами товаром. Мы шли на этот компромисс, так как понимали, что достаточного количества денежной массы в стране попросту нет. Думаю, немало железнодорожников прекрасно помнит, как получали зарплату сахаром, гречкой или лопатами... С другой стороны, вряд ли работники в курсе, что несколько раз Укрзалізничці брали краткосрочные кредиты для того, чтобы выплатить людям «живые» деньги. В любом случае задолженностей больше чем на два-три месяца нам удавалось избежать, — в отличие от других отраслей народного хозяйства и промышленности. И только в 2000 г., когда был запущен денежный печатный станок, все вздохнули с облегчением...

Но, несмотря на неоднозначность и напряжение эпохи 90-х, я вспоминаю те годы с необычайной теплотой. Самую важную роль здесь играли люди, с которыми посчастливилось пройти этот путь. Да, дебаты между нами нередко были крайне жесткими, но в итоге все вопросы решались. Да, мы иногда допускали ошибки... Но главным был дух команды — дух взаимного доверия и уважения. А к успеху вело и то, что многие интуитивно руководствовались математическим правилом: если интеграл не берется сразу, то его можно взять по частям...

Спішити поїзди. Стальні рейки, мов струни,

На землях України потужно дзвенять,

Сьогодні годиться загадати минуле,

Про шлях, що пройшла залізничників рать.



И такое было...

❖ Во всем мире одним из самых проверенных и мощных финансовых средств в товарно-денежных отношениях является вексель. В Украине тоже решили внедрить вексельное обращение. Еще в 1992 г. Постановлением Кабинета Министров было принято «Положение о переводном и простом векселях», которое, кстати, по сути повторяет законодательство России 1913 г., разработанное на основании Женевской конвенции. В 1996 г. много усилий предпринималось для внедрения вексельной формы взаиморасчетов и на железнодорожном транспорте Украины, однако особых успехов в этом деле не было достигнуто.

❖ 728 предприятий и организаций, обслуживаемых Криворожским отделением Приднепровской железной дороги, задолжали транспортникам за перевозку 5,4 трлн грн. Дотаций за бесплатный проезд льготников в пригородных сообщениях отделение тоже не имеет. Положить конец «транспортному коммунизму» и рассчитаться по счетам потребовали по поручению своих коллективов руководители профкомов 16 предприятий.

❖ Чтобы ликвидировать долг перед работниками, руководство Львовской железной дороги дало распоряжение о частичном погашении долга оплаты труда сахаром. А на Южной магистрали вообще решили выдать «тринадцатую» зарплату.

❖ По просьбе железнодорожников станции Красноармейск Донецкой железной дороги вместо одного три дня выступала авторская группа ансамбля «Чудотворцы». Концерты мастеров как бы возродили добрую традицию встреч с трудящимися на производстве.

❖ Создан штаб Укрзалізничці с участием представителей Юго-Западной и Львовской железных дорог по рассмотрению вопросов работников отрасли, пострадавших от аварии на Чернобыльской АЭС.

❖ «Нам дороги эти позабыть нельзя». Так называется сборник воспоминаний участников Великой Отечественной войны. Тех, кто еще трудится на железной дороге, и тех, кто уже вышел на заслуженный отдых. Сборник вышел на Южной магистрали и посвящен 50-летию Великой Победы.

❖ Для повышения эффективности работы аппаратом Укрзалізничці организована переквалификация всех работников с определением уровня профессионализма и организаторских способностей. Одновременно организовано проведение технико-экономических занятий с приглашением для лекций опытных экономистов и ученых.

❖ Руководство и профком дирекции по обслуживанию пассажиров на Сумском отделении Южной железной дороги стали регулярно выделять талоны на бесплатное питание своим одиноким пенсионерам.

ХРОНОГРАФ



В ст. 10 закона «О железнодорожном транспорте» сказано, что «строительство и реконструкция магистральных железнодорожных линий, приобретение подвижного состава вагонов, локомотивов для перевозки пассажиров обеспечивается за счет средств Государственного бюджета Украины».

Законом «О железнодорожном транспорте» были определены основные правовые, экономические и организационные правила работы стальных магистралей страны

Правдивый анализ прошлого — залог успеха в будущем

Александр КОЖУШКО,
для «Магістраль»

(Окончание. Начало на стр. 6).

Группа депутатов Верховной Рады (А.Хмелевой, А.Хунов и я, избранные от коллективов железнодорожников), выполняя решения съезда, через комитет, который я возглавлял, подготовили экономически обоснованную информацию о положении в отрасли и предложения по исправлению сложившегося положения. Документ был рассмотрен на Президиуме Верховной Рады, а затем одобрен и направлен президенту и правительству для исполнения. В результате Кабинет Министров Украины принял Постановление от 22.09.95 г., № 752 «О мерах государственной поддержки железных дорог в 1995–1996 гг.». В постановлении было 10 пунктов, одним из которых устанавливались объемы приобретения Укрзалізницей в 1996 г. подвижного состава за счет бюджета страны:

- пассажирских вагонов в количестве 440 единиц, в том числе в АО «Крюковский вагоностроительный завод» — 60 ед., при этом заводу были выделены финансовые средства для его модернизации, 380 ед. — закупка по импорту;
- дизель-поездов у ПО «Лугансктепловоз» — 120 ед.;
- вагонов электропоездов — 250 ед., в том числе у ПО «Лугансктепловоз» — 40 ед., 210 ед. — по импорту;
- магистральных электропоездов — 10 ед. у НПО «Днепропетровский электровозостроительный завод».

На эти цели были выделены финансовые средства из бюджета страны. Выполнение данного постановления позволило снизить трудности перевозки пассажиров, особенно в пригородном сообщении, потому что из-за отмены большого количества пригородных автобусов, в связи с нехваткой дизельного топлива, пригородные поезда были основным связующим звеном между городом и деревней.

Во-вторых, в начале 1995 г. железнодорожникам навязывалась идея о приватизации железных дорог. Была даже создана инициативная группа с участием зарубеж-

ных лиц. Как выяснилось, предлагался вариант реформирования немецких железных дорог, которое проводилось в то время. Тогда я поставил условие, что решение о реформировании железных дорог Украины может рассматриваться только после ознакомления на месте с результатом проведения реформ в Германии, для чего группа депутатов и специалистов-железнодорожников должна выехать в Германию, а для этого необходимо оплатить командировочные, проживание и передвижение по железным дорогам Германии. Основанием для такого жесткого условия являлось то, что в 1989 г. министр транспорта ФРГ приезжал в Донбасс для ознакомления с технологией работы Донецкой железной дороги, которая в тот период перевозила грузов больше, чем все немецкие дороги, и дал высокую оценку ее работе.

В результате настойчивого требования, что без ознакомления непосредственно на месте вопрос реформирования Украинских железных дорог не может рассматриваться, денежные средства были выделены, и группа депутатов и специалистов выехала в Германию. Подробно ознакомившись с результатами реформирования железных дорог Германии и дальнейшим планом работ, мы установили, что перед началом реформирования в течение пяти лет проводилась работа по экономическому обоснованию, параллельно подготавливались и утверждались законы, которых на тот период было принято 10, три из них — по изменению Конституции. Кроме того, из государственного бюджета было выделено около 50 млрд марок на модернизацию железнодорожных линий и подвижного состава, также огромные средства выделялись из бюджета страны на переобучение работников.

Рассматривая на очередном заседании комитета результаты поездки, депутаты сравнили нашу действующую на тот момент, законодательную базу по железнодорожному транспорту. Оказалось, что кроме Устава железных дорог СССР больше ничего нет. Было принято решение комитета, что до полной подготовки законодательной базы реформирование нецелесообразно. Это решение было направлено президенту Л.Кучме и прави-

тельству. В результате правительство приняло решение о разработке закона «О железнодорожном транспорте». В его подготовке принимали участие представители всех шести железных дорог Украины, а также работники аппарата Укрзалізниця, различных министерств и ведомств, но главная роль принадлежала заместителю Генерального директора Укрзалізниця по экономике М.Макаренко. Закон был принят 4 июля 1996 г., № 27496-ВР. Этим законом были определены основные правовые, экономические и организационные правила работы железнодорожного транспорта, его роль в экономике и социальной сфере Украины, взаимоотношения с органами государственной власти, органами местного самоуправления и другими видами транспорта. Ст. 5 закона определено, что «все имущество железных дорог закрепляется за железными дорогами, предприятиями, учреждениями и организациями железнодорожного транспорта и является общегосударственной собственностью». В ст. 10 сказано, что «строительство и реконструкция магистральных железнодорожных линий, приобретение подвижного состава вагонов, локомотивов для перевозки пассажиров обеспечивается за счет средств Государственного бюджета Украины».

Принятие этого закона дало возможность сохранить целостный комплекс на определенное время, что позволило обеспечивать своевременный вывоз продукции с предприятий страны. Несмотря на то, что закон принят депутатами Верховной Рады, он еще должен был быть подписан президентом ко Дню железнодорожника. Но юристы администрации президента нашли замечания, и только после вмешательства комитета закон был подписан, но уже после Дня железнодорожника.

И, в-третьих, эпизод, который свидетельствует о том, что многие стремились расчленил слаженный технологический комплекс, понимая, что это выгодно на тот момент, так как основные фонды не переоценены в соответствии с рыночной стоимостью. Так, к примеру, министры науки и образования и здравоохранения предложили вырвать из целостного комплекса железнодорожные институты и техникумы,



Люди, которые работали в тот период, делали все для того, чтобы железнодорожный транспорт не стал тормозом в развитии экономики страны (Александр КОЖУШКО в центре)

больницы и поликлиники. Но, по решению нашего комитета, при разборе в Кабинете Министров и на заседании Верховной Рады мне удалось отстоять и не допустить передела. Мне приходилось использовать даже непарламентские доводы на защиту интересов отрасли. К примеру, тем депутатам, которые настойчиво призывали не голосовать за закон «О железнодорожном транспорте», я задавал вопрос: «Скажите, пожалуйста, на выходные домой каким видом транспорта вы добираетесь?» В большинстве случаев ответ был: «железнодорожным». И сразу следовал мой ответ: «Если не проголосуете, будете добираться на волах!».

При защите целостности больниц и учебных заведений я обращался к председателю правительства, а именно к П.Лазаренко, который присутствовал в зале. «Павел Иванович, вы этого министра снимете с работы в течение пяти-семи месяцев (что, кстати, и произошло), но будет нанесен вред отрасли. И вот почему. В течение 17 лет я занимал должность начальника дороги. На Донецкой железной дороге имеется 21 больница и 19 поликлиник, которые, по сравнению с

областными и районными больницами, находятся в лучшем состоянии, так как я лично дважды в год осматривал их и принимал необходимые решения по ремонту, закупке оборудования и т.д. Это давало результат». Так я говорил по результатам личной работы, и это отрезвляло многих.

Вспоминая времена становления Укрзалізниця, считаю, что люди, которые работали в тот период и о которых частично упоминаю в этой статье, делали все для ее успешной работы, а также для того, чтобы железнодорожный транспорт не стал тормозом в развитии экономики страны. И им не стыдно за свой труд. В результате они сохранили единый технологический комплекс и разработали такие законы, которые защищают интересы отрасли и ее работников.

А то, что происходит сейчас, когда не во что грузить и не на чем возить из-за износа основных фондов на 85–95 %, а молодым специалистам — нашему будущему не создаются условия для проживания и обеспечения детскими садами, это другая история. Если будет проведен правильный анализ, то легче будет устранить и эту проблему.

В память о лучших

Высота Литвинова

Ветеран-железнодорожник из Коростеня Александр Литвинов был одним из участников рейтинга «Видатні залізничники України». За что же он удостоился такой чести?

Борис АНДРИЕНКО, «Магістраль».
Фото автора и из личного архива
Евгения ЛИТВИНА

С этим человеком — крепкого телосложения, стройного и всегда по-военному подтянутого — мне довелось общаться не раз. Александр Литвинов, как бывший машинист и человек, преданный любимому делу, всегда носил железнодорожную форму. На праздники — со всеми своими многочисленными наградами.

Помню, как очередную из них Александр Федорович получал в Коростенском дворце железнодорожников из рук тогдашнего начальника Юго-Западной магистрали Бориса Степановича Олейника. То было грустное событие — 10 лет аварии на ЧАЭС, в Коростене по этому случаю собрались все ее ликвидаторы-железнодорожники.

Всегда выделялась фигура Литвинова и в столичном дворце «Украина», где работники отрасли традиционно праздновали «День железнодорожника».

— Александра Федоровича Литвинова хорошо знали не только коростенцы, но и многие другие сотрудники Юго-Западной дороги, — рассказывал в своих публикациях местный журналист Яков Давыденко. Именно благодаря ему сохранились основные эпизоды трудовой и жизненной биографии этого замечательного человека.

Письмо земляку...

Он не мечтал стать железнодорожником. Жил в 25 км от станции Вильча в полесском селе Зеленая Поляна. Но судьба распорядилась иначе...

Уже в середине августа 1941 г. его, вчерашнего девятиклассника, военкомат мобилизовал на работу в тылу. Тогда, на станции Вильча, Александр впервые увидел рельсы, вагоны и огромный, тяжело пыхтящий паровоз.



Здесь же парень первый раз попал под бомбежку: немцы не пропускали даже такие маленькие железнодорожные станции. Потом, за годы войны, ему пришлось пережить немало подобных ситуаций.

В Воронеже, куда привезли мобилизованных, Александр стал монтером пути. Работа была непривычная и тяжелая. Питание — хуже не бывает. Обувь на щбенке быстро разваливалась, одежда оборвалась, а уже наступили ноябрьские холода. Обращения к руководству оставались без внимания.

И тогда Литвинов решил написать своему земляку — наркомку путей сообщения Лазарю Кагановичу письмо, в котором описал тяжелые условия работы и необходимость быта. И вот, через неделю-две все появилось! Работникам выдали теплую одежду, валенки, рукавицы. Несколько улучшилось питание. Теперь и настроение стало веселее, и работать начали лучше.

А когда Сталинград оказался в осажденном положении, путейцев, в составе военно-эксплуатационного отделения, направили на станцию Камышин для прокладки пути к героически оборонявшемуся городу. В тяжелейших и опасных условиях задача была выполнена. Так начиналась железнодорожная жизнь Александра Федоровича.

Особая колонна...

В конце 42-го некоторых путейцев направили в состав паровозных бригад на замену девушек-кочегаров. В число новых локомотивщиков попал и Литвинов. Вначале кочегаром на паровозе, а потом помощником машиниста курсировал с воинскими эшелонами на участках Поворино—Сталинград, Курск, Касторная, Воронеж.

При подготовке Курского контрнаступления к линии фронта непрерывным потоком шли военные грузы. Эшелон с танками, который вела его паровозная бригада, на перегоне Касторная—Старый Оскол был атакован четырьмя вражескими самолетами. В нескольких местах был пробит тендер, взрывной волной повредило кабину машиниста. И все же бригада сумела довести поезд до ближайшей станции. Заделав пробоины, добавили воды и благополучно доставили эшелон под Прохоровку, где потом произошло знаменитое танковое сражение.

Далее судьба привела Александра Федоровича в освобожденный от фашистов Коростенский железнодорожный узел. В послевоенные годы Александр окончил школу машинистов, техникум и институт инженеров железнодорожного транспорта.

В общей сложности он проработал 22 года машинистом и машинистом-инструктором. Последние два десятилетия возглавлял ветеранскую организацию дирекции железнодорожных перевозок. Александр Федорович —

ликвидатор Чернобыльской аварии, почетный железнодорожник, кавалер орденов Отечественной войны II степени, Трудового Красного Знамени, «За мужество» и многих медалей.

Что о нем люди говорят...

Леонид ПРОДАЩУК, первый заместитель начальника Коростенской дирекции:

— Литвинов был весьма уважаемым в коллективе нашего локомотивного депо, где работал машинистом. И на узле, и в городе его ценили как принципиального и деятельного человека.

Дмитрий КОНДРАТЕНКО, председатель профкома локомотивного депо Коростень (племянник Литвинова):

— Александр Федорович, уйдя из жизни, оставил о себе добрую память. Мне было лет десять, когда он приезжал в наше родное село Зеленая Поляна в железнодорожной форме. Все родственники тепло встречали его, а он угощал нас конфетами...

Когда я уже работал на Полесской мебельной фабрике, в один из таких приездов Александр Федорович предложил мне стать учеником слесаря в депо. С тех пор 40 лет здесь и тружусь. С его подачи, как говорится, я и Киевский железнодорожный техникум закончил. Работал мастером, более 25 лет диспетчером депо, ныне — председатель профкома. Я очень признателен ему за такое содействие в моей судьбе. И таких как я немало в судьбе этого легендарного человека.

Евгения ЛИТВИН, старший инспектор коммерческого отдела дирекции по рассмотрению претензий:

— Я — родная племянница Александра Федоровича по отцу, Ивану Федоровичу.

Дядя Саша забрал меня в Коростень и настоял, чтобы училась в железнодорожном техникуме. Благодаря именно ему я не один десяток лет тружусь на столичной железной дороге.

Р.С. Автор благодарен Якову Давыденко, Евгению Литвину и Дмитрию Кондратенко за оказание помощи в подготовке этого материала об их уважаемом земляке.