

Олег Малишко: «Наш паровоз летить до успіху»

Світлана ІСАЧЕНКО

ВІЗИТІВКА

Олег МАЛИШКО

Народився 20 квітня 1962 року. 1984 року закінчив Дніпропетровський інститут інженерів залізничного транспорту, здобувши кваліфікацію інженера шляхів сполучення з управління процесами перевезень. Магістр організації перевезень і керування на залізничному транспорті.

Починав трудову діяльність черговим по станції, поїзним диспетчером. Працював на посаді начальника станції Дніпропетровськ, першим заступником начальника Дніпропетровської дирекції залізничних перевезень ДП «Придніпровська залізниця».

З 12 червня 2008 року — перший заступник начальника державного підприємства «Придніпровська залізниця».



Придніпровську залізницю можна сміливо назвати «найзалізнішою» магістраллю країни. Становлячи 15% залізничних мереж держави, вона перевозить 85% від загального вантажообігу залізничної сировини й більше половини прокату чорних металів.

Звичайно, пов'язані з економічною кризою проблеми гірничо-металургійного комплексу не могли не позначитися на роботі залізничників. Обсяги вантажних перевезень різко скоротились, а з ними й фінансові показники підприємства.

З похвалювальним ринку металу похвалився й залізничний трафік. Уже до осені Придніпровська «залізка» перейшла в режим повного робочого тижня й досить успішно завершила фінансовий рік.



— Незважаючи на всі труднощі минулого року, — розповідає перший заступник начальника Придніпровської залізниці Олег Малишко, — наше підприємство вчасно розраховувалося з податків та енергоносіїв і виплачувало зарплату.

— Стан залізниць багато в чому визначає структурна організація галузі. Як відомо, ви були серед тих, хто в складі робочої групи Мінтрансу працював над концепцією її реформування. То куди, Олеже Борисовичу, «летить наш паровоз»?

— До успіху. Схоже, реформи на залізницях, про які так давно й багато говорили, цього разу будуть реалізовані, причому з позицій професійного й зваженого підходу до справи, в інтересах держави. Розроблена нами концепція, яка має підвищити ефективність використання транспортного потенціалу країни, затверджена Мінтрансом і місяць тому на Всеукраїнському форумі залізничників схвалена Кабінетом Міністрів.

— Ви пропонуєте перетворити залізницю на концерн суб'єктів господарювання під егідою Міністерства транспорту. Що це дасть галузі і країні?

— Концерн об'єднає всі підприємства залізничного транспорту країни в єдиний виробничо-технологічний комплекс, підвищить ефективність оперативного керівництва залізничними

перевезеннями. «Укрзалізниця», статус якої з правової точки зору зараз не зовсім зрозумілий, із суто управлінського органу залізничної галузі перетвориться на юридичну особу, повноцінний суб'єкт господарювання. Це розширить її повноваження в питаннях взаємодії з галузевими підприємствами, зокрема шістьма регіональними залізницями, які давно діють як окремі юридичні особи. Залізнична інфраструктура при цьому залишиться в руках держави.

Необхідність такого реформування давно назріла, і, думаю, все вирішиться найближчим часом.

— Внутрішні питання вам напевно доводиться розв'язувати в умовах зростання конкуренції з боку інших перевізників.

— Багато підприємств не мають зараз обігових активів. Якщо раніше вони закуповували продукцію вагонними нормами, то тепер — невеликими партіями. Тому частина вантажів пішла до наших колег-автомобілістів. Сьогодні практично всі підприємства працюють за передоплатою за продукцію, яку отримують.

Але металургійні заводи із серйозними обсягами виробництва на автотранспорт не перейдуть ніколи.

— Це може вас хіба що втішити, але ніяк не уповільнити пошуки нових шляхів зміцнення позицій на ринку транспортних послуг.

— Так, життя змусило нас ще раз переконатися в тому, що конкуренція — двигун прогресу, і задіяти не використовувані раніше внутрішні резерви у створенні сприятливих умов для транспортування вантажів.

Якось ще з часів Союзу узвичаїлося, і ми до цього звикли, що як би важко не було нашим замовникам оформити документи на перевезення, вони все стійко витримували. Хоча для тих, хто бажав скористатися нашою послугою (особливо вперше), це перетворювалося на величезну проблему. Нам же про-

цедура прийому залізничних перевезень здавалася простою й звичною. Але коли подивилися на неї очима відправників вантажів, вирішили кардинально змінити.

Сьогодні наша комерційна служба пропонує ряд послуг, які максимально спрощують цей колись болісний для багатьох процес. З подачі Мінтрансу плануємо найближчим часом увести електронний документообіг із застосуванням електронного підпису. У грудні Кабмін повернув залізницям статус митного перевізника, що, безперечно, допоможе підвищити конкурентоспроможність залізниць на ринку вантажних транзитних перевезень. Для нас це особливо важливо, оскільки ми — найбільш транзитна дорога,



через яку йдуть вантажі на одеські й кримські порти.

Пропонуємо клієнтам і нестандартні послуги. Як, наприклад, при перевезеннях зерна. Торік приділяли їм досить серйозну увагу. Адже в багатьох портах немає портових елеваторів. Тому коли з травня минулого року набули чинності нові тарифи, упровадили систему роботи з так званого прямого варіанта: за заявкою клієнта суднова партія накопичується на взаємовигідних умовах. У результаті той, хто раніше возив продукцію в порт автомобілем, іде до нас, розуміючи, що з нами реально заощаджує кошти й час.

Далі пішла ланцюгова реакція позитивних змін. Похвалилося багато точок навантаження, які десятиліттями не працювали на залізницю. Ідеться про елеватори з під'їзними коліями, які могли, але не мали можливості вантажити вагонними нормами. Ми їм надали

таку можливість, запропонувавши нові логістичні рішення та створивши торік нові напрямки діяльності: річкою — на Дніпропетровський порт і морем — на Керченський.

— Порти повинні бути особливо зацікавлені в співробітництві з вами, як, утім, і підприємства багатьох інших галузей. Ті ж нафтопереробні заводи, яким ви забезпечуєте підвезення сировини. Чи багато бажаних розв'язати спільними з вами зусиллями залізничні перевезення, зокрема термінальну мережу?

— За залізничним статутом підприємство будь-якої форми власності може своїм коштом, за узгодженням із залізницею, відбудовувати її інфраструктуру для спільного використання. Ми відкриті для співробітництва. На сьогодні ми вже маємо пропозицію вкласти інвестиції у розвиток під'їзних шляхів до Севастопольського порту.

З портами в нас взагалі давня й міцна взаємодія.

— Які ще реалізуєте проекти?

— Щороку ми реконструюємо один великий вокзал, кілька середніх станцій і близько десятка малих. Проектом плану капітальних інвестицій на 2009 рік було передбачене освоєння 1,5 млрд грн, за рахунок яких проводили капітальне будівництво, модернізацію основних фондів, придбали нове обладнання, машини, механізми для рухомого складу, колійної техніки.

Тільки торік модернізували й відремонтували більше 400 км колії, оновивши при цьому 261 комплект стрілкових переводів. Модернізація шляхів проводиться з використанням новітніх вітчизняних і європейських технологій.

— Залізниця — величезний і складний інженерно-технічний комплекс, який вимагає постійної уваги й відновлення. Що ставите понад усе при реалізації своїх проектів, впровадженні нових технологій? Якими принципами послуговуєтесь?

— Головне наше завдання — гарантувати безпеку перевезень, у тому числі схоронність довірених нам вантажів. Розуміючи, наскільки це важливо, вчасно і якісно виконуємо весь обсяг регламентних робіт з обслуговування залізничної інфраструктури.

При реконструкції, приміром, пасажирських посадкових платформ насамперед прагнемо підвищити рівень захисту під час очікування поїзда й при

ДОВІДКА «УТГ»

Державне підприємство «Придніпровська залізниця», історія якого починається з 1873 року, забезпечує перевезення вантажів і пасажирів у Дніпропетровській, Запорізькій областях, Автономній Республіці Крим та окремих районах ще п'яти областей України.

До її складу входять чотири дирекції залізничних перевезень, перевізні роботи виконуються 248 станціями, з них 4 сортувальними, 7 пасажирськими, 67 вантажними, 19 дільничними.

Територією Придніпровської залізниці проходить транспортний коридор із перевезення нафтопродуктів і міжнародний транспортний коридор Європа—Азія.