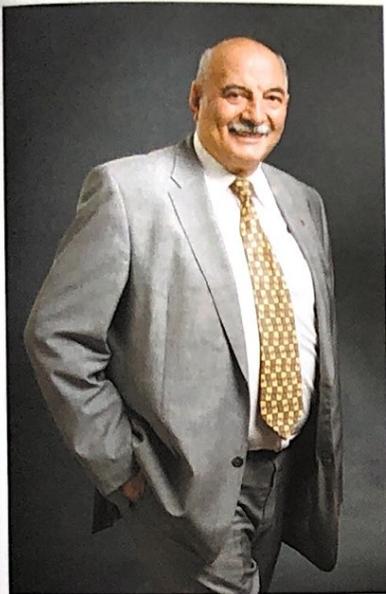


## ОРЕСТ КЛИМПУШ: «РОЗВИТОК ТРАНСПОРТНОЇ ГАЛУЗІ МАЄ БАЗУВАТИСЯ НА ЗАЛУЧЕННІ ІНВЕСТИЦІЙ, ВИКОРИСТАННІ СВІТОВОГО ДОСВІДУ ТА ВИКОРИНЕННІ КОРУПЦІЇ»



Орест Климпуш — для багатьох сьогодні майже легенда, відомий державний та громадський діяч, увійшов в історію як перший Міністр транспорту незалежної України. На цій посаді він зробив найважливіші нововведення та зміни для розвитку транспортної галузі тоді ще молодій держави. Двічі його обирали народним депутатом України, був повноважним послом України в Угорщині та Словенії.

Орест Дмитрович — активний учасник законотворчого процесу в нашій країні, брав участь у розробленні та прийнятті Конституції України, законів, що стосуються паливно-енергетичного сектора, самоврядування, соціальної сфери та головних законів транспортної сфери — «Про автомобільний транспорт», «Про автомобільні дороги України», автор та співавтор Транспортної стратегії України, Кодексу торгового мореплавства України, Повітряного кодексу України.

З 2006 року всі сили та багаторічний досвід Орест Дмитрович віддає ВООРТ «Федерація роботодавців транспорту України» (ФРТУ) — найбільшій та найавторитетнішій організації роботодавців в галузі транспорту України, яку він, фактично, створював. По суті, ФРТУ — це єдиний найпотужніший та найвпливовіший представник галузі транспорту в державних установах, який працює на національному рівні.

Глибока патріотичність, вірність своєму корінню, політична мудрість і толерант-

ність Ореста Дмитровича надихає його у служінні Україні. Напередодні Дня Незалежності України ми поговорили з Орестом Дмитровичем про те, як будувалась транспортна галузь України, про важливі події того часу, обговорили сучасні болючі проблеми галузі та кроки, необхідні для розвитку і процвітання не лише нашої галузі, а й усієї країни.

— **Найчастіше розповідь про Вас розпочинають з біографії, гуцульського походження та дивного для багатьох успіху всупереч логіці тодішнього історичного процесу. Скажіть, в чому основа?**

— Батьківський приклад — прекрасна основа. Мій батько — головний комендант Карпатської Січі, про яку мовчали радянські підручники історії. Дмитро Климпуш як «ворог народу» був репресований у перші повоєнні роки та засланий до Сибіру. За радянських часів батькові причепили ярлик буржуазного націоналіста та активного провідника антирадянського режиму. Добре ім'я батька було реабілітовано тільки за часів незалежності України. Але ще за життя він став прикладом не тільки для мене, а країнам запам'ятався легендарною людиною та справжнім патріотом своєї землі, міцним господарником та щиросердним меценатом.

За свій невеликий вік вони разом з братами встигли організувати свою прибуткову справу, ставши першими сільськими підприємцями, і створили можливості для розвитку освіти та культури рідного краю, національної самосвідомості земляків. Безумовно, батьківська бунтівна природа, що не терпить гніту та несправедливості, та вимогливість знайшли своє продовження в синах, сформували мене як особистість та допомагали в житті. Однією із перших визначних засад мого життя я вважаю сімейне коріння, традиції та атмосферу, коли в родині людина виокремлюється як самостійна особистість.

Я зростаю як син українського націоналіста. Доводилось пробиватися у радянській дійсності, було чимало непростих поворотів. Середня школа з відмінним навчанням та протидією на отримання чесно заслуженої золотої медалі, одночасно з заочним навчанням в лісотехнікумі. Після завершення навчання в інституті з відзнакою — робота головним інженером автобазу в Хусті. Після навчання пішов на-

уковою стежиною, захистив дисертацію. Пам'ятаю, ЦК КПУ не пропускав мою кандидатуру на посаду директора інституту. Та мене обрав колектив — партійці не змогли повпливати, бо настав більш ліберальний режим.

— **У березні 1992 року Вас призначили першим Міністром транспорту вже незалежної України. Зусилля перших кроків роботи Міністерства дозволили створити в Україні ефективно функціонуючу структуру з управління транспортним комплексом. Розкажіть, будь ласка, про це.**

— У моєму житті ця подія стала для мене переломною. Насправді відразу міністром мене було важко назвати, оскільки не було ані міністерства, ані людей, з якими працювати, ані власного приміщення. Довелося пережити складні трансформації та формування підходу.

Але була колосальна відповідальність. Україна у той час була на переломному етапі. Через спад виробництва обсяги вантажних перевезень катастрофічно впали, що відбувалося на тлі гіперінфляції та різкого зростання вартості паливно-мастильних матеріалів, та і дотувати пасажирські перевезення стало просто нічим. Пасажиропотік впав у рази, морські перевезення усередині держави практично звелися до нуля, авіаційний простір молодого держави вимагав захисту. Через всі ці обставини працювати було складно, адже відновлення основних виробничих фондів практично припинилося, почалось вимушене скорочення робітників у галузі, зростала фінансова заборгованість, у країні почалися страйки.

— **Створення в Україні Мінтрансу не дозволило їй опинитися на роздоріжжі та стало початком руху нової країни із піднятим українським державним прапором у портах, аеропортах, на судах і всіх інших об'єктах інфраструктури. З якими труднощами довелось зіткнутися?**

— Складність полягала в тому, що ми не тільки здобули самостійність молодій державі, водночас відбувалися величезні зміни в суспільному житті. Відбувалась трансформація суспільних відносин, тому що був радикальний перехід від планової радянської системи: нові підходи і принципи, створювалось нове законодавство, що повинно було забезпечити ці нові умови



Перший склад Міністерства транспорту України 1992 р.

життя. Для Міністерства транспорту складність полягала у новому розумінні завдань транспортного комплексу.

У березні 1992 року встановлено, що до системи центральних органів виконавчої влади входить Міністерство транспорту України, а у листопаді був підписаний Указ Президента України про затвердження Статуту Міністерства. Як видно навіть із цих дат, робота Міністерства здійснювалась одночасно з його формуванням в умовах недостатньої нормативно-правової бази. І першим завданням стало формування структури та нової управлінської команди. Це була непроста задача: на початку був дуже великий опір з боку старих кадрів, які працювали ще за СРСР. Критерій добору кадрів був простий: професіоналізм, ініціатива, відповідальність. Ми не зважали на жодні телефонні дзвінки, родинні зв'язки або знайомства, а запрошували небайдужих до своєї справи людей. Особисто я пишаюсь тим, що в дуже стислі терміни вдалося зібрати команду справжніх професіоналів, знавців своєї справи. Визначити їм завдання для подальшої роботи.

Ми хотіли оволодіти світовим досвідом у управлінні транспортом у великих державах, провели копітку роботу, пов'язану з аналізом зарубіжного досвіду провідних країн — США, Франції, ФРН та інших, ліквідували консервативні підходи працюючих на той час чиновників та створили конкретну структуру управління. І нам це вдалося зробити, вже у 1992–1993 роках було створено структуру Мінтрансу, яка дозволяла у рамках єдиного державного органу виконувати завдання по управлінню транспортно-дорожнім комплексом. Серед пріоритетних напрямів роботи Міністерства було формування ринку транспортно-експедичійних послуг і нових організаційних структур в рамках єдиної національної транспортної системи. А ще — розробка і реалізація концепції розвитку транспорту та шляхів сполучення, організація ліцензу-

вання транспортних послуг та сертифікації рухомого складу, організація зовнішньоекономічної діяльності, забезпечення безпеки роботи транспорту.

**— Вперше в історії України були здійснені заходи, що об'єднали в одному міністерстві п'ять: три тодішніх загальносоюзних та два республіканських. Були навіть проблеми з підняттям українського державного прапора над об'єктами транспортної інфраструктури. Але Ви створили єдиний орган центральної виконавчої влади за європейським зразком, що визначає діяльність п'яти видів транспорту, додали визнання нової структури в державі і за кордоном. Як Вам це вдалося?**

— Тоді, тридцять років тому, з проголошенням незалежності України дуже гостро постало питання про встановлення контролю над величезним інфраструктурним комплексом та управління ним. Створення одного-єдиного транспортного міністерства було колосальним здобутком та випробуванням.

Відтак на початку 1992 року український транспортний комплекс складався з підгалузей, які за радянських часів функціонували відокремлено та незалежно одна від одної. Кожна з них була свого роду державою в державі: залізниця, автомобільний, авіаційний, річковий і морський транспорт і навіть дорожнє господарство — всі були самі по собі.

Вже тоді я був впевнений, що вкрай важливо було об'єднати всі ці підгалузі в один комплекс зі зрозумілою системою управління та відповідальності керівництва. І чим швидше, тим краще. Адже інфраструктура — це життєзабезпечення країни, безпеки її громадян і гостей, матеріальних цінностей і міжнародних зобов'язань. Невпинно та наполегливо провадилась велика та кропітка робота з переходу від радянських правил, документів і технічних регламентів до українських,

але відповідно до всіх норм міжнародного права.

Ми підняли український прапор на всіх судах незважаючи на спротив колишньої загальносоюзної, але ще потужної номенклатури на місцях. Була лавина протестів та аргументів, чому це зробити неможливо. В міжнародній морській організації в Лондоні я отримав консультацію, як підняти прапор на українських кораблях. Повернувшись в Одесу, написав від руки відповідний наказ, дав надрукувати — але не виконали. Причина — не можна віддрукувати наказ українською мовою, немає друкарської машинки з українським шрифтом. Довелось звернутися по допомогу до автомобілістів, які надрукували наказ. І вже на другий день Міністерство закордонних справ повідомило світу про підняття жовто-блакитних прапорів на українських судах.

У морській галузі було зроблено важливий крок — створено власний український морський реєстр, який дав можливість тоді ще молодій державі самостійно відкривати дорогу у світ українським суднам.

Проблеми були і в залізничників. У радянські часи весь залізничний комплекс підпорядковувався виключно Міністерству шляхів сполучення СРСР. Керівництво, документи, розрахунки — все було в Москві. Новоутворена Укрзалізниця та наше Міністерство практично з нуля розробляли нормативно-правову базу внутрішнього та міжнародного залізничного сполучення. Для залізниці ми повинні були створювати свій розрахунковий центр — повністю перевести всі розрахунки на Укрзалізницю, за всі перевезення, в тому числі й ті, що здійснювалися не на нашому рухомому складі. Було важливо поділити рухомий склад, який не був закріплений за окремими залізницями, — це вантажні та пасажирські вагони, цистерни, рефрижератори, зерновози. Також завдяки напруженій праці та гнучкій дипломатії доволі швидко вдалося підписати договори про рух поїздів з усіма країнами-сусідами.

Особливо важливим завданням було зробити повітряний простір над нашою державою українським з точки зору міжнародного права. Авіація — переважно, це зовнішні контакти, але нас у світі взагалі не знали. Потрібно було терміново створити українське підприємство замість колишньої загальносоюзної структури. Була проведена масштабна робота з перебудови та налагодження нової системи. Так було утворено «Укранероух» для обслуговування польотів над Україною та ділянками Чорного й Азовського морів.

Взагалі роки були не простими. У будь-якому разі головні зусилля нового міністерства спрямовувалися на конструктивні



Підписання Першої Угоди незалежної України з питань транспорту між Україною та Федеративною Республікою Німеччини

зміни, що дозволяли без втрати перевізних можливостей розбудувати усі необхідні незалежній державі транспортні структури. Постійно проводилася робота з питань законодавчого забезпечення діяльності усіх видів транспорту: автомобільного, залізничного, морського, авіаційного, а також функціонування дорожнього господарства. Саме тоді створювалися закони про транспорт, дорожній рух, повітряний комплекс, кодекс торгового мореплавства, а також готувалися та підписувалися двосторонні угоди про міжнародні перевезення для всіх видів транспорту. До речі, згодом з нас брали приклад такі країни, як Латвія, Грузія, Казахстан. Поступово галузь вийшла з кризи 90-х і впевнено стала на шлях розвитку, модернізації інфраструктури та поглиблення європейської інтеграції.

— Ви були не тільки першим міністром, але й народним депутатом, до речі, Ви брали участь у одних з перших виборів в історії незалежної України до Верховної Ради України. Чи правда, що Вас як людину з державницьким досвідом та ще як представника родини Климпушів вмовили брати участь у виборах ваші земляки?

— Правда. Я представляв Рахівщину в парламенті. По нашому мажоритарному округу я переміг вже в першому турі голосування. Між іншим, таких нардепів набралось тоді лише 7–8%. Коли за тебе проголосували більш ніж половина виборців, це означало величезний рівень довіри людей і водночас колосальну мою відповідальність, як їхнього обранця, перед ними. Те саме повторилося, коли йшов до Верховної Ради України четвертого скликання. Проблеми Рахівщини мені добре відомі та близькі. Під час обох каденцій мав серйозні позитивні здобутки, у тому числі вплив на транспортну галузь через формування законодавчого поля.

— Завдяки Вашій дипломатичній майстерності та вмінню бачити перспективу, Ви як уродженець Рахівщини дали добрий старт залізничному проєкту на своїй малій батьківщині.

— Я добре знайомий із реальним станом залізничної інфраструктури у гірських районах Прикарпаття та Закарпаття, а також із транспортними проблемами тамтешніх мешканців. За час мого депутатства вдалося організувати вкрай необхідне залізничне сполучення через Румунію. Створення прямого залізничного сполучення стало важливим кроком у налагодженні контактів з Європою, як в глобальному значенні, так і в локальному — для комунікації з історичною батьківщиною румунських громад України та українських громад Румунії. Також разом з ініціативною групою ми інтенсивно працювали над призначенням курсування поїзда «Київ — Рахів». Це було довгоочікуване та необхідне рішення. Поїзд є соціально важливим для мешканців Тернопільської, Івано-Франківської, Чернівецької областей і сьогодні має значний вплив на розвиток туристичної інфраструктури регіону.

— Протягом 1998–2002 років Ви були послом України в Угорщині, однак у ранзі посла на Вашу долю також випало чимало транспортних проблем. Як представник від України виконували складну місію з відновлення сполучення по Дунаю, одній із найважливіших водних магістралей у Європі, яке було фактично припинено.

— Робота була напруженою та цікавою, я намагався всі сили спрямовувати на те, щоб відстояти інтереси нашої держави. Тоді судноплавство на Дунаї припинилося через війну в Югославії. Це завдало нам колосальних збитків: адже у нас було до 25% всіх вантажних перевезень на Дунаї. До того ж, посол в Угорщині за статусом представляє Україну у Дунайській комісії, яка регулювала всі процеси судноплавства по

Дунаю, що виникали довкола руху суден цією великою річкою. Основні цілі діяльності комісії — забезпечення і розвиток вільного судноплавства на Дунаї. Взагалі для нашої держави повноцінна участь у річкових перевезеннях Дунаєм та іншими водними магістралями Європи завжди була актуальною, особливо в умовах асоціації та зони вільної торгівлі між Україною та ЄС.

— Ви є відома людина — дипломат, науковець, маєте захоплення — гори. До речі, Ви стали ініціатором та організатором масового сходження на найвищу вершину Карпат чиновників за участю народних депутатів України, міністрів та інших урядовців. Сьогодні такі сходження стали вже традиційними.



— Мене все цікавить у житті. Я дуже люблю гори. Це і зараз частина мого життя. Свого часу були походи на Говерлу, зі мною ходили В. Ющенко — тоді голова Національного банку України, Іван Плющ — голова Верховної Ради України. До п'ятиріччя незалежності України ми встановили великий хрест на Говерлі, який підняли туди вертольотами. Тоді ж встановили там мармурову плиту з 27 капсулами (25 областей України, Києва та Севастополя), в які поклали землю з усіх куточків України.

— Федерація роботодавців транспорту України є компетентним та впливовим представником інтересів та захисником прав роботодавців транспортної галузі та платформою для спільної роботи з державними органами і партнерами. Вирішення яких питань стоїть перед ФРТУ?

— Транспорт — кровноносна система економіки нашої країни, а роботодавців галузі можна сміливо назвати тим механізмом, який забезпечує її функціонування. Саме від них значною мірою залежить стан справ у цій важливій для економіки та суспільства сфері. Сьогодні транспортна галузь потребує реальних і невідкладних реформ, її подальший розвиток має базуватися на залученні інвестицій, використанні світового досвіду, викоріненні корупції.

Роботодавці об'єднуються заради захисту та лобювання інтересів бізнесу — це нормальна світова практика. По суті, порятунок Федерації роботодавців транспорту України пов'язана з переходом від пост-



радянських реалій до ринкової економіки, коли на порядку денному постав трипартизм: держава – роботодавець – профспілки. Наше головне завдання – лобювання та захист законних прав та інтересів роботодавців транспортної галузі.

Сьогодні ФРТУ задіяні в усіх ключових процесах реформування галузі, ми працюємо у складі робочих груп, комісій, конкурсних комітетів при центральних та місцевих органах влади і маємо реальну можливість впливати на вдосконалення чинного законодавства та вирішення проблемних для галузі питань. Також ми прописуємо наші пропозиції в галузевих угодах і вимагаємо від відповідних державних структур їх виконання.

До речі, влітку цього року ФРТУ вкотре довела свою репрезентативність. Національна служба посередництва і примирен-



ня підтвердила репрезентативність Федерації роботодавців транспорту України на галузевому рівні для участі у колективних переговорах з укладення галузевих (міжгалузевих) угод та для делегування представників до органів соціального діалогу на відповідному рівні. Сьогодні Всеукраїнське об'єднання організацій роботодавців транспорту «Федерація роботодавців транспорту України» – єдине репрезентативне всеукраїнське об'єднання роботодавців автомобільної, морської, авіаційної і залізничної галузей. Це більш ніж 20 галузевих територіальних організацій, понад 30 асоційованих членів, що представляють автомобільну, морську,

авіаційну та залізничну галузі та є стороною підписання галузевих угод у цих сферах. Підприємства, представлені в ФРТУ, нараховують понад 180 тис. працівників.

**– Оресте Дмитровичу, Ви у транспортній галузі працюєте давно, займали високі посади, маєте величезний досвід. Які проблемні питання розвитку пасажирського автомобільного транспорту необхідно вирішити в першу чергу?**

– Сучасний стан автомобільного транспорту характеризується низьким рівнем безпеки перевезень, високим рівнем «тіньового» обігу коштів від перевезень, різними системами оподаткування суб'єктів ринку, відсутністю ефективної процедури допуску до ринку перевезень, низьким рівнем кваліфікації персоналу, перш за все менеджерів та водіїв, зношеністю основних засобів. Крім того, додатково потребують вирішення питання у сфері внутрішніх перевезень пасажирів, у сфері перевезень пасажирів на таксі та у сфері забезпечення галузі кадрами.

Взагалі проблемні питання накопичувались і майже не вирішувались протягом 30 років. Поглиблення кризи за останні сім років пов'язане із небажанням керівників галузі брати на роботу профільних, досвідчених фахівців та залучати до формування і реалізації політики на транспорті профільну громадськість.

Цілі високого рівня мають бути досягнені тільки завдяки грамотній політиці з боку держави та безумовній підтримці профільної громадськості. Що насамперед необхідно зробити. Ми в Федерації роботодавців транспорту України виділяємо такі важливі напрямки: врегулювання на державному рівні пільгових перевезень; ліквідація нелегальних автомобільних пасажирських перевезень; запровадження єдиної системи оподаткування для перевізників; додержання вимог законодавства та нормативних документів на всіх рівнях – як загальнодержавне галузеве завдання, державне стимулювання оновлення рухомого складу автобусів, організація вітчизняного виробництва автобусів; налагодження ефективної взаємодії

Міністерства і обласних регіональних структур, відповідальних за реалізацію транспортної політики; ефективна робота мережі автостанцій на усій території; забезпечення державного фінансування наукових досліджень та розробок в частині пасажирських автобусних і вантажних перевезень; забезпечення організації підготовки кадрів у транспортній галузі відповідно до стандартів та також законодавче врегулювання діяльності таксі, тобто питання оподаткування, безпеки руху, відповідальності перед пасажирями.

**– Безумовно, це важливі та болючі питання для сучасної автотранспортної галузі. Якими Ви бачите перші кроки щодо їх вирішення, які організаційні завдання повинні вирішуватися?**

– Спільно з радником міністра Міністерства інфраструктури України, заступником Голови комітету ФРТУ по роботі з роботодавцями у сфері автомобільного транспорту Володимиром Балінім ми підготували пропозиції щодо організаційних заходів, які необхідно реалізувати найближчим часом. По-перше, треба оновити склад Робочої групи з питань функціонування ринку автомобільних пасажирських перевезень, провести узгоджувальну нараду із затвердженням першочергового плану дій. Також необхідно підготувати нараду з питання активізації роботи Робочої групи при Міністерстві інфраструктури України під головуванням Міністра інфраструктури і запросити керівництво МВС, Нацполіції, Державної фіскальної служби та голів облдержадміністрацій. Найшвидше треба активізувати роботу із правоохоронними, контрольними органами та місцевими державними адміністраціями (це відповідає статті 31 Закону України «Про місцеві державні адміністрації») по унеможливленню «нелегальних перевезень» шляхом фіксації порушень порядку провадження господарської діяльності, Закону України «Про автомобільний транспорт» та Правил дорожнього руху в частині посадки і висадки пасажирів на зупинках громадського транспорту, в тому числі у другій смузі дороги.

У форматі Робочої групи при Мінінфраструктури в планах створення інтерактивного реєстру транспортних засобів та перевізників, що їх використовують для перевезення без ліцензії, або отримання відповідних дозвільних документів, а також місць скупчення та відправлення і прибуття цих транспортних засобів. Зі свого боку, Федерація роботодавців транспорту України запустить аналогічний реєстр на своєму офіційному сайті.

Також плануємо внесення змін до нормативно-правових актів. Зазначу: усі розроблені та запропоновані Урядом та Верховній Раді проєкти нормативно-правових актів перед прийняттям мають пройти експертизу профільної громадськості.

**— Україні необхідні невідкладні фахові дії, які сприятимуть стабілізації соціально-економічної ситуації, в тому числі і в транспортній галузі. На які питання мають звернути увагу в Міністерстві інфраструктури?**

— У нас відбулася зустріч з новопризначеним Міністром інфраструктури Олександром Кубраковим, під час спілкування обговорювалися пріоритетні напрямки роботи Міністерства та координація спільних дій із ФРТУ у роботі інфраструктурних проєктів, які сприятимуть розвитку транспортної галузі нашої країни. Я звернув його увагу на ряд питань, які потребують вирішення в автомобільній, залізничній, авіаційній та морській галузях, а також на необхідність відновлення соціального діалогу.

Серед організаційних заходів — проведення онлайн-трансляції засідань конкурсного комітету (окрім закритої її частини) та комісій по прийняттю рішень Мінінфраструктури щодо відкриття, закриття, внесення змін, продовження дії дозволів на міжобласні автобусні маршрути. Провести відстеження результативності дії Змін до Порядку проведення конкурсу з перевезення пасажирів на автобусному маршруті загального користування від 7 лютого 2018 року та Правил надання послуг пасажирського автомобільного транспорту.

**— Назвіть, будь ласка, ці питання.**

— Завдань багато, вони переважно не нові. Що стосується пасажирських перевезень, на сьогодні відсутній системний підхід до забезпечення функціонування автомобільного транспорту, також потрібні рішення по врегулюванню питання перевезень пільгових категорій громадян на внутрішньообласних (міжобласних) та міжміських маршрутах загального користування. Необхідною з боку МІУ є ініціатива по розробленню механізму стимулювання оновлення транспортних засобів для потреб галузі шляхом часткової компенсації вартості транспортних засобів вітчизняного виробництва та (або) відсот-

ків за кредитами, та (або) лізингових платежів на придбання транспортних засобів та ініціювання питання стимулювання вітчизняного транспортного машинобудування. Крім того, необхідно розширити повноваження Державної служби України з безпеки на транспорті в частині проведення перевірок в контексті боротьби з нелегальними перевізниками та забезпечення потреб міжнародних вантажних перевізників України дозволами для здійснення перевезення територією інших держав.

У залізничному транспорті теж багато питань, а саме: прийняття проєкту Закону України «Про залізничний транспорт» та створення законодавчих засад для конкурентного ринку залізничних перевезень в Україні. Зверну увагу на необхідність повної заміни складу Наглядової ради АТ «Укрзалізниця». Зазначу, що в Наглядовій раді УЗ має бути менше іноземців без жодного залізничного досвіду та більше українських фахівців-залізничників, підзвітних українській державі та міністерству. Потрібно нарешті здійснити реформу Укрзалізниці в рамках затвердженої Стратегії сталого розвитку України до 2030 року, планів дій Кабінету Міністрів, європейських зобов'язань України. Має відбутися виділення з Укрзалізниці окремих компаній за видами діяльності — інфраструктура, вантажні перевезення, пасажирські перевезення, допоміжні напрямки, непрофільні активи. У цих рамках провести фінансове та організаційне розділення АТ «Укрзалізниця» на окремі юридичні особи згідно з розпорядженням Кабінету Міністрів України № 1411. Ще Укрзалізницю потрібно якнайшвидше звільнити від сплати податку на землю під колами. Також наголошуємо на важливості прийняття Закону України «Про Національну комісію, що здійснює державне регулювання у сфері транспорту».

В морській галузі — прийняття Закону України «Про корпоратизацію Адміністрації морських портів України» та прискорення прийняття постанови КМУ «Про затвердження Порядку та умов укладання договорів, на підставі яких здійснюється компенсація інвестицій, внесених суб'єктами господарювання у стратегічні об'єкти портової інфраструктури». Важливо пришвидшити ратифікацію Конвенції МОП 2006 року про працю в морському суднопластві та підписати Міждержавну Угоду з ЄС про «відкрите небо».

Для авіаційної галузі доречно прийняти рішення щодо впровадження заходів з підтримки авіаційних підприємств в умовах карантинних обмежень та врегулювати питання механізму відшкодування або зміни системи перевезення пільгових категорій громадян повітряним транспортом.

В частині соціального діалогу — вирішити питання відновлення роботи Громадської ради при МІУ та приділити належну увагу виконанню існуючих та формуванню нових Галузевих угод у сфері морського, авіаційного та автомобільного транспорту і активізувати роботу з формування оновленого складу зі сторони держави в робочих групах.

Вирішення цих питань вважаємо необхідним, адже транспортна інфраструктура — життєво важлива артерія, яка забезпечує розвиток і функціонування української економіки, а головне — безпосередньо стосується кожного українця. Ми маємо домогтися реагування з боку держави на всі виклики.

**— У нас дуже багато говорять про європейські стандарти. Як Ви вважаєте, чи зможемо ми транспортну галузь перевести на європейський рівень?**

— Однозначно ми зобов'язані це зробити. Треба робити все, щоб перейти на цей рівень. Бажати стати частиною Європи і чекати, що вони поступляться нам і дозволять залишити все як є, нерозумно. Перед нами стоїть складне завдання — створити транспортну систему за європейським зразком. Сьогодні у нас є можливість вивчати досвід інших країн та вчитися на їх помилках, чого не можна було зробити раніше. Серед перших кроків є запровадження європейських правил допуску на ринок перевезень, регулювання взаємовідносин влади з перевізниками та автостанціями, які передбачено і Національною транспортною Стратегією і Планом заходів з її реалізації на 2021–2022 роки, а також розробленою ФРТУ спільно з ГО «УТС» Дорожньою картою по автотранспортній галузі на 2021–2022 роки.

В галузі автомобільних перевезень варто надати перевагу інноваціям в людський капітал, тому що брак професійних кадрів стає все гостріше з кожним роком. Саме від людини залежить дотримання головного фактора — безпеки руху. Система професійної компетентності персоналу на автомобільному транспорті з гідним рівнем оплати праці повинна нарешті працювати на повну силу без збоїв та прогалин у законодавчому полі.

**— Яка Ваша мрія?**

— Я би дуже хотів, щоб у нашого народу було розуміння, що ми живемо у найкращому місці в Європі. Щоб люди усвідомили, що Бог дав нам можливість жити на Богом береженій землі з м'яким кліматом, є вода, немає ні цунамі, ні серйозних землетрусів. Я мрію, щоб українці пишалися своєю державою і щоб розуміли, що завтрашній день залежить від нас самих, бо ми за це відповідаємо перед своїми дітьми.