

У цьому є свої недоліки, бо втрачено керіваність. Росіяни, на мій погляд, пішли більш правильним шляхом. Там зберегли керіваність. На нашу думку, неприпустимо проводити реформу заради реформи. Треба провести її так, щоб українські залізниці і надалі залишилися потужною галуззю, здатною забезпечити потреби економіки та населення країни перевезеннями. Ми за те, щоб зберегти залізниці та провести реформування, створивши щось на зразок концерну, як у Німеччині, з наступним переходом до акціонерного товариства. Треба зберегти у складі залізниці ті підприємства, у тому числі й ремонтні, які забезпечують перевізний процес.

Начальник Департаменту корпоративного будівництва та реформування ОАО "РЖД" (Росія) Валерій ВЕРЕМЄЄВ:

"Реформа повинна враховувати баланс інтересів держави, споживачів послуг та залізниці"



– Реформа залізниці повинна враховувати баланс інтересів трьох сторін: держави, споживачів послуг та залізниці. Цей рівносторонній трикутник достатньо відомий в Росії і ми вважаємо, що будь-який перекид породжує невірні наслідки, тому такий баланс треба всіляко підтримувати. На етапі реформи різних галузей економіки ми дуже багато говорили про "чарівний ефект конкуренції". Мовляв, буде конкуренція і тоді всі проблеми зникнуть, ринок все виправить і з'являться інвестиції. Наш досвід засвідчує, що конкуренція дійсно ефективний важіль там, де в цьому є логіка. Але конкуренція – лише інструмент, а не мета реформи. Не можна вибудовувати всю програму реформи на тому, щоб була лише конкуренція. Бо за конкуренцією, там де у ній немає сенсу, комусь доведеться платити: або державі, або споживачам. А це – суперечить іншому принципу реформи, який передбачений нашим законодавством – про неприпустимість збільшення транспортних видатків на економіку.

Наша програма реформи складалася з трьох етапів: перший – підготовка до розподілу функцій державного управління та господарської діяльності і створення компанії "Російские железные дороги" на заключному етапі. На другому етапі – створення дочірніх підприємств на базі різних структурних підрозділів за різними видами бізнесу, а саме: федеральної пасажирської компанії з функціями дальніх перевезень. Сьогодні ми переглянули черговість кроків між другим та третім етапом. Це пов'язано з проблемами виведення пасажирського бізнесу в дочірні компанії на другому етапі. Є певні труднощі у створенні приміських компаній через збитковість цього бізнесу. Поки не вдається налагодити механізм стовідсоткової компенсації збитків перевізників. Швидше за все цю роботу буде продовжено і після 2010р.

Говорячи про результати реформування, хочу наголосити, що без створення нормативно-правової бази реформа не могла б відбутися. До моменту створення акціонерної компанії "РЖД" було прийнято пакет законів і сьогодні триває робота з розробки доповнень та змін до законодавчої бази. У найближчий час вони будуть внесені у Держдуму. У зв'язку з реформою було прийнято понад сто нормативних актів, тісно пов'язаних між собою. Крім того, зараз іде робота з підготовки технічних регламентів, які також абсолютно по-новому організують всю технологію роботи залізниць. Значні сили спеціалістів-юристів залучені до того, щоб нормативна база не відставала і, бажано навіть, щоб випереджала заходи з реформування.

Є ще один суттєвий момент, пов'язаний з управлінням та розпорядженням майном залізничного транспорту. У Росії практично все майно залізничного транспорту, пов'язане з основною і неосновною діяльністю, було передане в капітал компанії "Російські залізниці". Ми маємо його у власності, але за рядом об'єктів встановлені обмеження в обороті цього майна. Наприклад, ми не можемо продати, здати в оренду чи використувати якимось іншим способом, крім основної діяльності, об'єкти інфраструктури та практично всі об'єкти, пов'язані з мобілізаційними завданнями. Є ще ряд обмежень на передачу в оренду та комерційне використання об'єктів пасажирського господарства, депо та ін. Все це чітко обумовлене нормативними актами.

Це був дуже позитивний крок, який зняв сумніви наших законодавців та уряду, що передача компанії майна залізниць небезпечна, оскільки може викликати нецільове або нераціональне його використання. Цей закон дозволив зняти такі ризики, не обмежуючи господарської свободи компанії "Російські залізниці".

РЕФОРМА ПОВИННА

Уже на другому етапі реформування залізниці в компанію "РЖД" було передано майно на суму понад 1,5 трильйона рублів (величезна на той час для Росії сума), здійснено реєстрацію прав на це майно. При цьому дуже багато об'єктів, пов'язаних з житловим фондом та закладами соціальної сфери, не було внесено до капіталу компанії, а передано на баланс муніципалітетів чи суб'єктів Федерації, інколи з попереднім ремонтом цих об'єктів.

Ефект від реформування, перш за все, характеризується економічними показниками. Залізниці змогли збільшити вантажообіг майже на 27 відсотків, не зважаючи на існуючі обмеження в інвестиціях. Завдання було виконане, а економіку Росії забезпечено необхідним обсягом перевезень. Попит на пасажирообіг з боку населення виконується в повному обсязі, обсяги цих перевезень збільшилися на 12 відсотків. Частка залізничних перевезень у загальній їх кількості з моменту створення компанії навіть зросла. Всі якісні показники: використання рухомого складу, інфраструктури, середня вага поїзда, оборот вагонів, продуктивність локомотива неухильно збільшувалися. Це – одне з головних підтверджень ефективної роботи галузі та вибору збалансованої моделі реформи, спрямованої, насамперед, на покращення кількісних та якісних показників роботи залізниць. При цьому продуктивність праці за час реформування зросла більш ніж на 35 відсотків. Це свідчить про те, що на російських залізницях вдалося вирішити питання ефективного використання трудових ресурсів. В індексі тарифів на перевезення російські залізниці знаходяться на одному з останніх місць. При цьому ми змогли забезпечити їх стійку, безпечну та рентабельну роботу, хоча ми знаходимося у певних цінових ножицях, коли ціни на метал та паливо зростають удвічі, швидше за тарифи. Підкреслюю, що це не наші дані, а цифри Росстату, що свідчить про ефективність реформування.

Нам вдалося досягти одного з головних завдань реформи – суттєвого зниження транспортної складової у ціні готової продукції з основних видів вантажів, а за окремими вантажами – у разі. Нашим користувачам це зниження дало значний фінансовий результат.

З недавнього часу ми перейшли на поняття "холдинг", тому що вибудовується складна корпоративна структура. Не дивлячись на те, що у російському законодавстві відсутнє поняття "холдинг", ми вважаємо себе саме такою компанією, що буде управлятися на основі найпередовіших корпоративних стандартів управління.

За час реформи нам вдалося створити 57 дочірніх компаній, в основному в тих видах діяльності, що пов'язані із забезпеченням. Перш за все, це – забезпечення рухомим складом для вантажних перевезень, проектування та будівництво об'єктів залізничної інфраструктури, приміські перевезення, ремонт рухомого складу, виробництво промислової продукції для потреб залізничного транспорту, наукові розробки й дослідження та багато інших. Наша мета – підвищення ефективності бізнесу в цих дочірніх компаніях та, по можливості, їх наступна капіталізація й вивід акцій на біржу для продажу частини акцій інвесторам з метою реінвестування доходів у розвиток структури. У цілому можна сказати, що створення дочірніх компаній дозволило підвищити тиск на їх внутрішню ефективність. Сьогодні їх менеджмент прагне більш раціонально керувати цим бізнесом.

Окремо варто сказати про ремонт вагонів. У щоден-

ній експлуатації в "РЖД" знаходиться до 1 млн штук вагонів у змішаному русі з пасажирськими потягами. Для розвитку конкуренції між ремонтниками вагоноремонтні заводи, які раніше входили до складу "РЖД", були виділені в окрему дочірню компанію. Крім того, майно 15 депо ми продали на відкритих аукціонах. Приватні компанії-оператори придбали це майно й організують на їх базі ремонт власного рухомого складу. За рахунок цих кроків ми на 15% збільшили частку конкуренції ринку ремонту вагонів. Зараз побудовані й продовжують будуватися приватні депо й навіть заводи з ремонту вантажних вагонів. Це достатньо привабливий бізнес, на послуги якого є гарантований попит. Щоправда є одне застереження: за якість ремонту вагонів у приватних структурах відповідає виконавець, а не держава чи "РЖД".

У 2006 році створено федеральну пасажирську дирекцію, що відповідає за дальні пасажирські перевезення, вона отримала свій бюджет. Крім того, було створено дирекцію залізничних вокзалів, якій підпорядковані 363 найбільших вокзали країни. Завдання дирекції – налагодити інвестиційний процес, налагодити реконструкцію вокзалів та вдосконалити сервіс до якісного нового рівня. Реконструйовано вже перші вокзали.

З 2007 року держава почала вихід на стовідсоткове субсидювання далеких пасажирських перевезень і в цьому році ми вперше вийдемо на повне покриття державою збитків на дальніх пасажирських перевезеннях. При цьому ціни на перевезення в купе та вагонах СВ встановлюють російські залізниці, а вартість проїзду в плацкартних та загальних вагонах регулює держава.

У приміському сполученні поставлено завдання до 2012 року перейти на повністю беззбиткове перевезення. Ми повинні підвищити ефективність цього бізнесу, оптимізувати вагонокілометрову роботу, налагодити заходи боротьби з безквитковим проїздом, а з боку суб'єктів Федерації, які в Росії відповідають за організацію приміських перевезень, ми очікуємо встановлення прийнятних для кожного суб'єкта тарифів та визначення обсягів соціально орієнтованих перевезень. Крім того, вже сьогодні держава в повному обсязі платить за федеральних пільговиків: пенсіонерів, ветеранів та інші категорії.

Генеральний директор Генерального представництва АТ ПКП (Польща) в Україні Анджей ТОКАРСЬКІ:

"Успіх реформ залежить від визначення державою ролі та функцій залізничного транспорту"



– Попередні 20 років ми займалися реконструкцією, необхідною для початку нової діяльності. Наприкінці 80-х років (особливо у 1988р.) ми отримували величезні прибутки від вантажних перевезень. Структура нашого підприємства була аналогічна структурі українських залізниць. Та на початку 90-х почалися зміни в країні,

що принесли з собою нові тенденції та нові економічні напрямки. Особливо це стосувалося запланованої інтеграції Польщі з Євросоюзом. Реформування польської промисловості призвело до значного безробіття та падіння перевезень. Щоб утримати величезну кількість нашого майна і майже 350 тисяч залізничників у штаті нашого підприємства, були прийняті достатньо жорсткі рішення.

Успіх та активізація реформи залізничного транспорту в Польщі в основному пов'язані з глибокою реструктуризацією нашого підприємства. Була проведена повна реорганізація пасажирських перевезень, які на той час були збитковими й фінансувалися за рахунок вантажних перевезень. Було реорганізовано залізничну інфраструктуру. На той час і до кінця 90-х років держава не дотувала розвиток залізничної інфраструкту-