

# До ефективності потрібна національній економіці

при наявному рівні тарифів перевищують 15 років, а рентабельність активів ВАТ "РЖД" у 2008 році склала 0,4 відсотка. Це означає, що інвестору не доводиться розраховувати на достатній рівень дивідендів, а для повернення вкладених коштів потрібно реінвестувати кошти у залізничні активи. При цьому економічні і технологічні бар'єри для входу на ринок перевезень дуже високі, мінімальний обсяг бізнесу вимагає вкладення мільярдів рублів.

Щоб окупити ці кошти за сім-вісім років, треба на 20-30 відсотків підвищити рентабельність перевезень. Витрати у приватного перевізника будуть вищі, ніж у ВАТ "РЖД", оскільки він втрачає ефект масштабу бізнесу, собівартість перевезення однієї тонни зростає. Це означає, що для окупності інвестицій необхідно буде підняти тарифи. Швидше за все, виникне і додаткове навантаження: якщо гроші взяті в кредит, який приватний бізнес залучить, дорожчі, ніж залучила б державна компанія ВАТ "РЖД", то ціни на перевезення будуть ще вищі. Користі для економіки від таких інвестицій мало – послуга для клієнта стане дорожчою за її якість, ризики системи зростають, використання інфраструктури погіршиться.

Саме тому у багатьох країнах держава вкладає переважну частку інвестицій у залізничний сектор напряму, через інститути розвитку чи спеціальні лізингові компанії. У нас ситуація аналогічна – державні активи компанії "РЖД" дають 0,4 відсотка рентабельності на капітал, але забезпечують мобільність населення, транспортну доступність регіонів держави, підтримку галузей, мобілізаційні потужності; вирішуються багато інших завдань. Якщо ми хочемо замінити в залізничній галузі державний капітал на приватний, то давайте готуватися до створення умов, які гарантують його окупність, у т.ч. і до зростання тарифів. У російській транспортній галузі є чимало значно простіших – технологічно, організаційно, інституційно – сфер діяльності, які потребують розвитку приватного бізнесу та інвестиційних ініціатив, і у сфері залізничного транспорту їх немало. Насамперед – промисловий залізничний транспорт і залізничний транспорт незагального користування – дуже масштабний сегмент: понад 80 тис. км залізничних шляхів, тисячі локомотивів, десятки тисяч вагонів, навантажувально-розвантажувальні пристрої... Ця сфера потребує ефективних технологічних рішень та інвестицій. Цей бізнес у більшості випадків не регулюється державою, технічні стандарти там простіші, а ризиків від порушень безпеки руху менше, тому що цими лініями не рухаються цілодобово тисячі пасажирських поїздів і не перевозять близько 3 млн осіб.

Для приватного підприємця також відкриті можливості розвитку ремонт-

ного бізнесу, обслуговування рухомого складу, будівництва та ремонту інфраструктури, багато інших сфер діяльності. Друга масштабна сфера можливого розвитку приватного бізнесу та транспортної діяльності – логістика, яка в Росії, за оцінками розвинутих країн, перебуває у зародковому стані. Країні гостро потрібні сучасні перевантажувальні комплекси, мільйони квадратних метрів сучасних складів та майданчиків для зберігання вантажів, термінали для обробки контейнерів і т.п. Усі ці проблеми системно впливають на глобальну конкурентоспроможність і диверсифікацію економіки Росії. Але багатьом здається, що їхнє вирішення зачекає, а найважливіше зараз – замінити державний локомотив приватним на магістральних коліях.

## ДЕСЯТЬ КРОКІВ

То яка ж реформа залізничного транспорту потрібна національній економіці зараз, в умовах кризи? Наша відповідь: реформа має бути прагматична, яка не містить ризиків, послідовна, економічно обґрунтована, здатна додати ефективності усій системі залізниць, а не така, що створює механізми перерозподілу активів та й без того невисоких прибутків на користь приватного інвестора. Власне така, якою вона була задумана понад десять років тому.

Сьогодні, коли залишилося трохи більше року до завершення офіційної програми реформи, ми знаємо що треба зробити для того, аби на практиці реалізувати задекларовані принципи.

**Перше.** Сформувати повноцінну конкуренцію операторів вантажних вагонів, для чого до кінця року всі вагони повинні бути виведені з ВАТ "РЖД" у Другу вантажну компанію. Хай цей сегмент надалі розвивається за ринковими законами зі всіма перевагами та недоліками, які йому притаманні.

**Друге.** Завершити процес відокремлення пасажирського бізнесу від інфраструктури та вантажних перевезень, для чого створити дочірню Федеральну пасажирську компанію і продовжити створення приміських пасажирських компаній. Щоб це відбулося, державі на федеральному та регіональному рівнях необхідно визначитися з правилами формування держзамовлення – на перевезення пільгових категорій пасажирів і на перевезення за регульованими, соціально орієнтованими тарифами. Розробка подібного механізму гарантує створення умов для розвитку приватних перевізників на умовах конкуренції за таке державне замовлення. Розвинути конкуренцію в цій сфері на основі франшизи можна значно простіше і швидше, ніж у вантажному бізнесі.

**Третє.** Завершити виділення з ВАТ "РЖД" неосновних видів діяльності і розви-

вати в них конкурентний ринок із залученням приватних інвестицій та кваліфікованих партнерів.

**Четверте.** Упорядкувати взаємовідносини держави з ВАТ "РЖД" як із власником інфраструктури. Повинна з'явитися форма договору, який визначає вимоги до залізничної інфраструктури загального користування, її технічного стану та охоплення території країни, пріоритетів розвитку. Чи потрібні державі та регіонам малодіяльні збиткові станції, з яких відправляється по одному вагону на день, та лінії, по яких перевозиться не більше 1 млн тонн на рік? Можливо, доцільно скоротити збитки шляхом переведення роботи на більш крупні станції з доставкою товарів та пасажирів до них автомобільним транспортом? У такому договорі важливо передбачити, з яких джерел буде утримуватися і розвиватися інфраструктура, якщо коштів, одержаних ВАТ "РЖД" від діяльності за регульованими тарифами, для цього недостатньо.

**П'яте.** Почати активні зміни системи формування вантажних тарифів. Чинна система достатньо ефективно виконала свої функції на попередніх етапах реформування, але зараз вона реально гальмує розвиток стосунків між ВАТ "РЖД" та клієнтами. На етапі зміни системи необхідно дати ВАТ "РЖД" право гнучко регулювати тарифи в межах певного коридору, наприклад, плюс-мінус 5 відсотків від встановленого державою рівня за прозорими і зрозумілими для усіх комерційними критеріями.

**Шосте.** Сформувати правильні стимули для підвищення ефективності ВАТ "РЖД", відійти від методів регулювання його діяльності, орієнтованих на затратний підхід. Для цього треба, щоб держава визначила довготермінову тарифну політику (наприклад, на п'ять років наперед) і підтвердила свою готовність відшкодувати компанії втрачені доходи, якщо тарифи будуть нижчими.

Тоді у компанії з'явиться дієвий стимул до нарощування прибутку в рамках довготермінових правил гри, знаючи, що завтра його не зменшить чергова недостатня індексація тарифів. Серйозне сприяння зростанню продуктивності праці в компанії могла б надати державна програма підтримки спеціалістів та працівників залізниць, які вивільнюються у процесі реформи, що включала б питання перекваліфікації, сприяння переселенню, соціального забезпечення.

**Сьоме.** Вжити систему заходів із розвитку залізничної промисловості Росії в окремих сферах із залученням закордонних технологій. Країні необхідне масове виробництво нових тепловозів та електровозів, економічних приміських поїздів, двоповерхових пасажирських вагонів, вантажних вагонів нового покоління. Це масштабне завдання, здатне надати потужний імпульс

цілому промислому кластеру. Важливо, що попит на таку продукцію є не лише на дуже великому за світовими мірками російському ринку, але і в СНД, Індії, Ірані, багатьох інших країнах.

**Восьме.** Покращити умови для приватного бізнесу в тих сферах, де нема системних ризиків від здійснюваних перетворень, але може бути одержана максимальна користь. Про них достатньо детально сказано вище.

**Дев'яте.** Будувати нові залізничні лінії на принципах державно-приватного партнерства, почати створення мережі виокремлених високошвидкісних магістралей. Вирішення цих завдань є потужним антикризовим інструментом, що засвідчує досвід багатьох країн, котрі саме зараз прискорюють реалізацію залізничних інфраструктурних проектів. Будівництво нових залізничних колій в нашій країні залишається безумовним пріоритетом.

**Десяте.** Розглянути питання про публічне розміщення 20-25 відсотків акцій ВАТ "РЖД" на біржі зі збереженням державного контролю за ними. Це могло б стати системним рішенням із залучення приватних інвестицій до залізничної галузі та одночасним створенням потужних внутрішніх стимулів для зростання рівня ефективності компанії: від продажу пакета акцій держава одержить кошти для інвестицій у нові залізничні проекти, підготовка до IPO вимагатиме підвищення прозорості і довготермінової стабільності розвитку бізнесу ВАТ "РЖД", приходу приватних акціонерів та інвесторів, а також процес формування ринкової ціни акцій ВАТ "РЖД" на біржі створить дуже дієвий інструмент суспільного контролю і тиску на ефективність дій менеджменту.

Нам бачиться, що такий шлях реформи є для держави значно ефективніший за нескінченне роздроблення галузі і очікування того, що псевдоконкуренція в локальних частинах єдиної системи буде здатна підвищити її продуктивність та соціально-економічну ефективність в цілому.

**ВІД РЕДАКЦІЇ.** Завершуючи передрук статті Президента ВАТ "Российские железные дороги" Володимира Якуніна, редакція газети "Львівський залізничник" запрошує до обговорення перспектив реформування українських залізниць усіх читачів, кому неабайдужа доля нашої залізничної галузі. Вважаємо, що досвід наших сусідів може бути для нас корисним і концептуальні положення, висловлені у цій статті поважним автором, суттєво доповнять дискусію про наше професійне майбутнє, про необхідність проведення реформи залізничного транспорту таким чином, щоб усі подальші зміни максимально сприяли розвитку транспортної галузі.

**ЗАСНОВНИКИ:**  
управління Львівської  
залізничної та дорпрофсоюз  
Ресурсне свідчення  
КВ № 1252.  
**Редактор**  
**Ігор ПАРАЩАК**  
тел. 226-32-97  
факс. 226-41-83  
**Заступник редактора**  
Андрій ВЕЗДЕНКО.....226-26-10

**Відповідальний секретар**  
Галина КВАС.....226-25-67  
**Кореспонденти:**  
Орися ТЕСЛЮК.....226-32-03  
Ольга ПАДКОВСЬКА.....226-01-65  
Дмитро ПЕЛИХ.....226-36-23  
Олександр ГЕРШУНЕНКО.....226-37-83  
Оксана ПОДОЛЬСЬКА.....226-39-34  
Коректор Валентина СУГАК.....226-37-80  
**Фахівець з підготовки газети до випуску**  
Ольга ЛЕСЬКО.....226-38-09  
Бухгалтер Тетяна АНДРУШКО.....226-46-80

**Львівський  
Залізничник**

Адреса редакції: 79000  
м. Львів, вул. Гоголя, 1.  
E-mail: lz@railway.lviv.ua

ГС ДТГО "Львівська залізниця"  
Р/р 260000092670  
Код ЄДРПОУ 20851444 МФО 325956  
ЛФ АБ "Експрес-Банк"

Індекс газети 30223.  
Виходить щоп'ятниці.  
Тираж 28 765.  
Замовлення 1543.

Зверстано у комп'ютерному центрі  
редакції газети "Львівський залізничник".  
**Комп'ютерна верстка**  
Антоня БЕГЛЯРОВА ..... 226-38-15.

**Склад редакційної колегії:**  
Ігор Паращак, Андрій Везденко, Орися  
Теслюк, Галина Квас, Олександр  
Гершуненко.

Точка зору авторів може не збігатися з позицією редакції.  
Передрук текстових чи візуальних матеріалів газети можливий лише з письмового дозволу редакції. Редакція залишає за собою право скорочувати і редагувати надіслані матеріали. Рукописи та листи авторам не повертаються. При цитуванні посилання на газету "Львівський залізничник" обов'язкове.  
Газету віддруковано у "Видавничому Домі "Високий Замок".