

Перспективи реформування: корпоратизація і перехід до державного акціонерного товариства

Минулого тижня в мальовничому прикарпатському місті Яремче відбулася V міжнародна конференція "Проблеми економіки та управління на залізничному транспорті" за участю фахівців Міністерства транспорту України, Укрзалізниці, регіональних залізниць та представників Німецької залізниці. Долучилися до конференції науковці галузі та представники профспілкових організацій.

Основна увага під час конференції зверталася на реформування залізничного транспорту, адже залізничний транспорт є однією з базових галузей економіки і його стабільне та ефективне функціонування в подальшому впливатиме на добробут України, підвищення рівня життя населення. Тепер залізниці задовольняють потреби населення в перевезеннях, але стан їхньої виробничо-технічної бази і технологічний рівень перевезень за багатьма параметрами не відповідає зростаючим потребам суспільства та європейським стандартам якості надання транспортних послуг. Аби підвищити якість перевезень, бути конкурентоспроможними, залізниці України мусять пройти через реформування. Зокрема, планується до 2014 року через корпоратизацію створити Державне акціонерне товариство "Українські залізниці". До цього часу потрібно провести ряд змін: розмежувати функції господарські і державного управління, внести численні зміни в законодавчу базу.

За словами першого заступника генерального директора Укрзалізниці Миколи Сергієнка, аби залізничний транспорт працював на благо держави і добробут населення: потрібно внести ряд змін у законодавчу базу.



– Наші фахівці вже розробили всі необхідні зміни до Закону України "Про залізничний транспорт", – розповідає Микола Сергієнко. – Працюємо й над законопроектом про особливості реформування залізничного транспорту. Ми уже тепер готові до того, щоб наші законопроекти розглядалися на всіх рівнях влади. Законопроект про зміни до Закону "Про залізничний транспорт" готовий для першого читання у Верховній Раді. Тобто

процес реформування триває. Проводиться оптимізація штатів, структури залізниць і відокремлених підрозділів. Активно ці реформи відбуваються в колійному та локомотивному господарстві. У локомотивному господарстві відбувається розділення локомотивних та моторвагонних депо. До кінця року цей процес має завершитися по усіх залізницях України.

Це потрібно для ефективного, гнучкого управління приміськими та вантажними перевезеннями. Ефективне управління перевезеннями забезпечить вертикальна система управління цих господарств. Якщо матимемо вертикаль влади і вертикаль системи управління, тоді можна буде говорити, що це господарство – кероване. Мене часто запитують, а які ж фінансові результати, коли вони будуть? Але нам слід пам'ятати, що фінансові результати будуть тоді, коли ця система управління чітко працюватиме, а вона лише запроваджується. Тепер, можливо, у локальному масштабі, але якщо буде політична воля, то досить швидко ми проведемо реформи у глобальному масштабі.

Укрзалізниця вивчає досвід реформування залізничного транспорту країн СНД, Казахстану, Німеччини, Франції та інших європейських країн. Ми відвідали навіть США та Китай, але єдиної моделі реформування залізничного транспорту для нашої держави нема. Усі реформи мають і сильні сторони, і слабкі. Тому зараз вимальовується українська модель реформування, де будуть адаптовані всі сильні сторони і оминатимуться слабкі.

Але за певної моделі керування має бути й відповідна тарифна політика. Зараз затрати приміських перевезень по Укрзалізниці покриваються в межах 15%. Щодо вантажних перевезень, то Україна – це здебільшого транзитна держава, і цей потенціал треба розвивати. Сьогодні налагоджена співпраця щодо транзитних вантажів із Китаєм, Російською Федерацією, азійськими країнами. Цього року обсяги транзиту значно зросли в порівнянні з минулим. Водночас, в Україні транзит найдешевший із-поміж всіх європейських і азійських країн. Тому тарифи потрібно наблизити до європейських. За таких умов можна буде говорити про єдиний транспортний коридор.

Зокрема головний інженер Львівської залізниці – перший заступник начальника залізниці



Володимир Кисельов зазначив, що особливістю міжнародної наради є те, що тут обговорюються не виробничі питання, а важливі глобальні проблеми, які треба вирішувати для покращення діяльності усієї галузі.



– Тут розглядаються законодавчі, фінансові, технічні, логістичні аспекти діяльності залізничного транспорту України, – говорить Володимир Кисельов. – Усіх їх ми маємо вирішити. Актуальною для нас є логістика вантажних і пасажирських перевезень. У нас цим ніхто не займається, а в Європі робота поставлена так, щоб пасажир вчасно довезти навіть до трамвайної зупинки. Там взаємопов'язані всі види транспорту. Наприклад, у Франції логістичний центр знаходиться в центральному диспетчерському пункті, і якщо поїзд запізнюється, пасажиром повідомляється, на якій станції потрібно зійти, щоб пересісти на потрібний поїзд чи інший вид транспорту. У нас це також можливо зробити. Але більш актуальним буде логістичний центр для вантажних перевезень, адже поки вантаж на колесах – це мертві гроші. Чим більш динамічними ми будемо, тим більше зароблятимемо і більше сплачуватимемо податків. Це

вигідно для економіки держави. Такий логістичний центр створюється на Закарпатті. У Києві він теж буде.

Досвід реформування російського залізничного транспорту показав, що вантажні вагони повинні мати власника. У нас вагони загальною користування фактично не мають господаря, а тому, коли потрапляють на територію Російської Федерації, то працюють не на нас, а на цю країну. І це в той час, коли нам бракує вагонів. Змінити таку ситуацію можна, створивши спочатку корпорацію, а потім акціонерне товариство. Тоді буде легше регулювати й тарифну політику. За таких умов до нас приїде інвестор і залізниця розвиватиметься.

Про аспекти реформування залізничного транспорту в Німеччині і на що слід звернути увагу Україні при реформуванні своєї галузі, ми поцікавилися в начальника відділу зв'язків із країнами СНД та Балтії DB Shenker Катерині Рябушко.



– Після об'єднання Східної та Західної Німеччини стан обидвох залізниць був не до порівняння – їхній розвиток був нерівномірним, – говорить Катерина Рябушко. – Присутність залізничного транспорту на ринку перевезень постійно знижувалася

і потрібні були значні вливання коштів у залізничний транспорт. Вирішено було провести реформу, основними моментами якої є об'єднання двох залізниць і створення акціонерного товариства із 100-відсотковою участю держави як акціонера, регіоналізація залізниці, тобто передача повноважень і завдань з організації приміських пасажирських перевезень у руки місцевих влад, у Німеччині це – федеративні землі. Третій момент – лібералізація ринку, ми допустили до ринку перевезень приватних перевізників. А їх близько 300 на ринку Німеччини.

Цікаво, що у Німеччині приміські перевезення не є збитковими. Але це завдяки тому, що на 60% приміські перевезення фінансуються державою, а 40% – це кошти отримані безпосередньо за перевезення пасажирів. Загалом щороку Німецька залізниця одержує у середньому 7,4 млрд євро, з яких 3,6 млрд – це державні кошти. За ці кошти здійснюється модернізація виробництва, закуповується новий рухомий склад тощо.

Катерина Рябушко відзначила, що для Німеччини Україна – стратегічний партнер. Зараз Німеччина придбала одну із польських залізничних компаній і таким чином фактично межує з українською залізницею.

– Нас цікавлять насамперед перевезення сировини з України: деревини, руди та вугілля, – говорить Катерина Рябушко. – Україна цікава для Німеччини і як транзитна країна, бо ми возимо вантажі з Росії та азійських країн. У цьому плані нам би дуже хотілося змін – гнучкості в тарифній політиці, а також більшої швидкості перевезення вантажів. Тож якщо українські залізниці рушать шляхом реформування, то доволі швидко цього досягнуть.

Дмитро ПЕЛИХ
Фото Юрія ЮХНИЦЬКОГО