

Про реформування залізничного транспорту України

З доповіді в.о. начальника Головного управління Укрзалізниці з реформування Андрія Буковського під час зустрічі генерального директора Укрзалізниці Володимира Козака із трудовим колективом Львівської залізниці



Загальновідомо, що залізничний транспорт посідає чільне місце у пасажирських та вантажних перевезеннях України. Його технічні параметри за такими ключовими показниками, як частка у пасажиро- та вантажообігу, питома вага транспортної одиниці перевищують аналогічні показники Німеччини, Англії, США та Росії. Таким чином, при визначенні напрямів реформування необхідно враховувати значну роль нашої галузі в економіці держави. З цієї метою силами головних управлінь Укрзалізниці під керівництвом головного фінансово-економічного управління та за участі міжнародної консалтингової компанії АТ Карні, що безпосередньо брала участь у реформуванні залізничної компанії "Канадіен Нешнл", була партнером і залишається консультантом РАО РЖД, здійснено стратегічну діагностику галузі. Ось деякі дані з цього дослідження.

Вантажні перевезення

У вантажних перевезеннях для збереження позицій залізничного транспорту при зростанні вантажообігу у 2011-2020 рр. необхідно придбати 111 тис. нових вагонів. При цьому слід враховувати, що недоінвестування у 10 тис. вагонів (приблизно 5% парку) призводить до втрати 15 млрд т-км вантажообігу або 1,6 млрд грн доходу. Крім того, для забезпечення зростаючого вантажообігу необхідно придбати понад 2 тис. вантажних локомотивів, що у свою чергу вимагає ще понад 68 млрд грн інвестицій.

Пасажирські перевезення

Передумовами реформування пасажирських перевезень є зниження частки залізничного транспорту і зростання збитків. У 2010 р. збитки від пасажирських перевезень склали 3,8 млрд грн, а в 2011 р. вже понад 4,5 млрд грн. Звідси надзвичайно гостро постає питання перегляду організації пасажирських залізничних перевезень насамперед у внутрішньому сполученні. Оскільки всього 11,4% від усіх з'єднань між містами забезпечують 93% пасажиропотоку, при цьому лише 100 з'єднань між ключовими містами України (всього 0,4% від усіх 23,5 тис. з'єднань) забезпечують майже половину пасажиропотоку. Саме вони й повинні стати пріоритетом для розвитку швидкісного руху.

Базовий сценарій припускає 42 швидкісних поїзди, при цьому кількість пасажирів швидкісних потягів зросте більш ніж у чотири рази. Для цього необхідно в період до 2020 р. сукупно інвестувати у пасажирський рухомий склад понад 37,5 млрд грн. Для реалізації необхідного обсягу інвестицій необхідно буде переглянути систему тарифоутворення.

Приміське сполучення

Пасажирські перевезення у приміському сполученні демонструють зниження кількості пасажирів, які оплачують проїзд, що веде до зростання збитковості перевезень. У 2010 р. збитки становили 2,84 млрд грн, а у 2011 р. вже понад 3,2 млрд грн. У такій ситуації за відсутності механізму компенсації збитків будь-який перевізник, у т.ч. й залізниця, не зацікавлений у зростанні пасажиропотоку. Однак, незважаючи на очікуване зниження пасажиропотоку, необхідні інвестиції за наступні 10 років повинні скласти 8,7 млрд грн.

Інфраструктура

У період до 2020 р. інфраструктура потребуватиме для своєї оптимізації понад 56 млрд грн інвестицій. Зокрема це зниження вантажнонапруженості – 35,1 млрд грн; оптимізація "вузьких місць" – 21,1 млрд грн.

Комплексна діагностика за основними напрямками діяльності показала, що вантажні перевезення є ключовим джерелом доходів компанії. Надходження від них у 2010 р. перевищили 9,4 млрд грн, а в 2011 р. – 12,5 млрд грн. Проте підсумковий фінансовий результат практично наполовину менший. Звідси основний висновок – за наявного рівня власних джерел Укрзалізниця не зможе реалізувати необхідний обсяг інвестицій, оскільки щороку зростає розрив між операційним прибутком від перевезень і необхідним рівнем інвестицій. У 2011 р. ці показники становили відповідно 5,9 млрд грн і 26,9 млрд грн. Як бачимо, спостерігається чотирикратний розрив, і кожен рік відтермінування освоєння інвестицій веде до їх значного сукупного збільшення в майбутньому.

Необхідність реформування

Із наведеної інформації видно, що для залучення ймовірних механізмів і можливих джерел фінансування потрібне негайне реформування галузі. Пропонована модель передбачає:

- зміну рівня (підвищення) та структури тарифів (виділення інфраструктурної та вагонної складової, надалі, можливо, й інвестиційної складової);

- при внесенні до статутного капіталу буде проведена переоцінка майна, у результаті якої амортизаційні відрахування зростуть орієнтовно на 4 млрд грн;

- підвищення операційної ефективності шляхом організаційних перетворень (вертикальна інтеграція за видами діяльності), підвищення продуктивності і зниження енергоємності принесуть близько 3,5 млрд грн;

- продаж пакетів акцій дочірніх товариств або отримання дивідендів від них, за попередніми оцінками, складе 1,5 млрд грн;

- запозичені неможливі при сьогоденному рівні боргові навантаження, однак, і надалі будуть не джерелом, а лише компенсаторним механізмом для перерозподілу нерівномірності надходжень коштів по роках;

- одночасно і механізм, і джерело: отримання державних субсидій у пасажирських і приміських перевезеннях, які становитимуть 6 млрд грн;

- лібералізація частини сегментів ринку залізничних перевезень для залучення приватного капіталу, наприклад, оперування рухомим складом, дозволить перекласти на його плечі близько 6,5 млрд грн, необхідних для поновлення рухомого складу.

У підсумку – 21,5 млрд грн додаткових коштів. З урахуванням поточного фінансового (6,88 млрд грн) результату цільовий середньорічний рівень інвестицій 26,9 млрд

грн стає досяжним. Баланс джерел фінансування залежить від практичної реалізації цільової моделі ринку, і у разі якісного виконання завдань і заходів, визначених програмою реформування, проблема фінансування в цілому буде вирішена.

Передумови та шляхи реформування

Незважаючи на деякі відмінності, притаманні кожній країні, де відбувалося реформування залізничного транспорту, можна виділити його ключові напрямки та основні принципи. Основна вимога – загальна лібералізація і становлення ринкових механізмів.

Ключові напрямки реформ:

- санація фінансів залізниць і списання боргів;

- відмова від перехресного фінансування пасажирських перевезень;

- державне фінансування інфраструктури;

- вільний доступ до інфраструктури і запровадження конкуренції у тимчасово монопольному секторі.

Основні принципи реформування:

- збереження державного контролю;

- відмова від втручання у господарську діяльність;

- передача регіональним гілкам влади частини бюджетних коштів для компенсації збитків від приміських пасажирських перевезень;

- поетапне проведення реформ упродовж значного періоду.

У Західній Європі виділяють дві основні моделі реформування: поділ інфраструктурної компанії і компаній, що здійснюють перевезення, та інтегрована інфраструктурна компанія-перевізник, яка володіє інфраструктурою. Ми обираємо другу модель, як це раніше зробили Франція, Італія, Німеччина та Росія.

Загальним для всіх країн-реформаторів є також підхід до етапності реформ та змісту I і II етапів. На першому етапі – створення єдиної державної акціонерної залізничної компанії і розподіл функцій між державою (регулювання та контроль галузі) і компанією (господарські функції). На другому етапі відбувалася внутрішня трансформація єдиної компанії у кілька структурних підрозділів за напрямками діяльності. Третій етап включає акціонування виділених структурних одиниць з можливістю продажу акцій приватним особам і компаніям. Треба зазначити, що повна передача інфраструктури залізниць у приватні руки має негативні наслідки, що засвідчує досвід Великобританії та Естонії. Крім того, важливо підкреслити, що рівень лібералізації транспортного ринку не завжди викликає адекватні зрушення у розвитку та економіці залізниць (приклад РЖД у частині управління парками вагонів приватних компаній).

У цілому реформування позитивно вплинуло на збільшення обсягів перевезень пасажирів і вантажів, викликало істотне збільшення інвестицій (насамперед приватних) в оновлення основних фондів галузі, підвищення якості наданих послуг. Наприклад, у Російській Федерації в оновлення парку вантажних вагонів приватні інвестори скерували понад 25 млрд доларів, зокрема придбано близько 400 тис. нових вантажних вагонів. В Україні, крім фінансово-економічних, існує ще ряд ключових передумов до реформування. Це відсутність юридично оформленого єдиного залізничного комплексу, глибока монополізація, що стримує розвиток конкуренції, погіршення конкурентних позицій залізничного транспорту та ін.

Етапи реформування

У ході трансформаційних перетворень, передбачених Програмою реформування, на першому етапі буде створено єдиний господарюючий суб'єкт – публічне акціонерне товариство "Українська залізниця". Сто відсотків акцій АТ "Укрзалізниця" завжди будуть належати державі. До статутного капіталу товариства увійдуть:

- майно підприємств залізничного транспорту загального користування;

- 100% акцій акціонерних товариств, які виконують ремонт тягового рухомого складу та виготовляють залізобетонні конструкції і шпали;

- акції (частки, паї), що належать державі у статутному капіталі господарських товариств;

- право постійного користування земельними ділянками, наданими для розміщення підприємств залізничного транспорту;

- право господарського відання майном, переданим Товариству на правах господарського відання.

Відповідно до завдань реформування в ході трансформації галузі необхідно виділити види діяльності конкурентного та потенційно конкурентного секторів. Це планується зробити шляхом злиття всього майна в рамках єдиного господарюючого суб'єкта із подальшим внутрішнім структурним поділом за видами діяльності та виведенням сегментів конкурентного і потенційно конкурентного секторів зі складу материнської компанії. У кінцевому підсумку в материнській компанії залишаться суто монопольні види діяльності: утримання та експлуатація інфраструктури, надання послуг із локомотивної тяги, послуги вокзальних комплексів.

На другому етапі, який триватиме до 2015 р., буде здійснено внутрішню структурну трансформацію АТ "Укрзалізниця". У тому числі:

- створення вертикально інтегрованої виробничо-технологічної системи, структурованої за видами діяльності;

- удосконалення тарифної політики, забезпечення вільного ціноутворення в конкурентних секторах ринку транспортних послуг;

- впровадження механізму фінансової підтримки пасажирських перевезень;

- формування організаційно-правових умов для функціонування приватних операторських компаній;

- створення у сфері приміських та регіональних пасажирських перевезень суб'єктів у формі господарських товариств за участю Товариства, місцевих органів виконавчої влади та інших юридичних осіб.

На третьому етапі до 2019 р. буде здійснено:

- ліквідацію перехресного субсидування пасажирських перевезень за рахунок вантажних шляхом впровадження механізму фінансової підтримки пасажирських перевезень;

- створення корпоративно залежного господарського товариства у сфері пасажирських перевезень у далекому та місцевому сполученні за умови досягнення беззбиткової діяльності;

- збільшення частки приватних компаній, що володіють парком вагонів;

- розвиток мережі логістичних комплексів у центрах зародження і погашення вантажопотоків зі складськими та розподільчими терміналами.

(Закінчення на 7 стор.)