

ПРОВЕДЕННЯ РЕСТРУКТУРИЗАЦІЇ ЗАЛІЗНИЧНОГО ТРАНСПОРТУ УКРАЇНИ В УМОВАХ СВІТОВОЇ ФІНАНСОВОЇ КРИЗИ

У даній статті розроблено пропозиції щодо визначення оптимального порядку проведення заходів з реструктуризації залізничного транспорту України в умовах світової фінансової кризи.

В даній статті розроблені пропозиції по визначенню оптимального порядку проведення заходів по реструктуризації залізничного транспорту України в умовах світової фінансової кризи.

The proposals to determine the optimal order of realization of restructuration of Ukrainian railway transport in conditions of the world financial crisis was elaborated in this article.

Постановка задачі

На сьогоднішній день залізничний транспорт України зазнав негативного впливу наслідків світової фінансової кризи. Загострення протиріч у політичній, соціальній сферах, втрата довіри потенційних інвесторів, послаблення фінансової дисципліни призвели до зниження індикатора структурних реформ в секторі залізниць. Вирішення цієї проблеми потребує поглиблених наукових досліджень щодо визначення оптимального варіанту проведення реформування галузі.

Мета

Метою даної статті є визначення глибини кризових явищ у вантажних та пасажирських перевезеннях, фіксація фактичного стану процесу реформування залізничного транспорту, розробка пропозицій по корегуванню існуючої державної програми реформування залізниць України.

Основний зміст роботи

Для української економіки перша великомасштабна криза з часів 90-х років почалася восени 2008 р. Із серпня скоротилось надходження іноземного капіталу в Україну, упав прибуток від експорту. В банківській сфері виник дефіцит ліквідності внаслідок обмеженого доступу зовнішнього займу. Обвалився курс гривні, спад стрімко охопив економіку країни: в жовтні ВВП скоротився на 2,1 %, а у листопаді впав на 14,4 %. За даними МВФ та інших міжнародних фінансових інститутів, у 2009 р. ВВП скоротиться до 14 % порівняно з 2008 р.

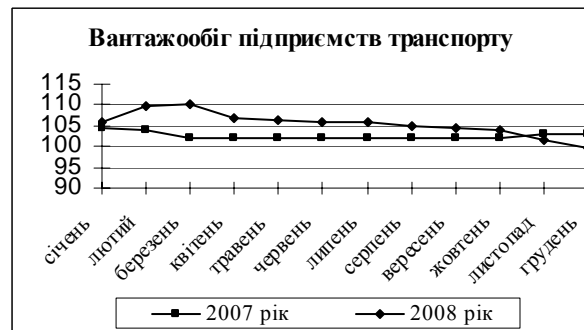


Рис.1. Графічне зображення вантажообороту підприємств транспорту (кумулятивно у % до відповідного періоду попереднього року)

Світова економічна криза негативно позначилася на функціонуванні залізничного транспорту України. Позитивні тенденції розвитку галузі в 2007 р. – 1-й половині 2008 р. майже знищені внаслідок спаду виробництва основних вантажовідправників, суттєвого підвищення індексу цін, різкого коливання курсу гривні до іноземних валют, знецінення збережень і падіння доходів населення у другій половині 2008 р.

Так, перевезення вантажів залізницями порівняно з 2007 роком зменшилося на 3,0 %, у тому числі відправлення вантажів – на 3,9 %, а наведений обсяг перевезень у 2008 р. на залізничному транспорті склав 97,4 %, у тому числі перевезення вантажів у транзитному та внутрішньодержавному сполученні склало 96,9 % та 86,8 % до запланованого, відповідно. Кризові явища в економіці спричинили зростання витрат від звичайної діяльності на 5,1 млрд грн (до 38,9 млрд грн) [4].

Таблиця 1

**Вантажні перевезення
за січень-грудень 2008 р.**

| Найменування видів транспорту | Перевезення вантажів | | Вантажообіг | |
|-------------------------------|----------------------|----------------|-------------|----------------|
| | млн т | у % до 2007 р. | млн т-км | у % до 2007 р. |
| Усіма видами транспорту | 891,8 | 98,7 | 491746,0 | 99,8 |
| у тому числі: | | | | |
| залізничним | 498,8 | 97,0 | 256867,7 | 97,9 |
| автомобільним | 186,6 | 110,3 | 37393,8 | 127,3 |
| водним | 19,5 | 80,4 | 15841,6 | 85,3 |
| трубопровідним | 186,8 | 95,3 | 181264,5 | 99,5 |
| авіаційним | 0,1 | 97,4 | 378,4 | 97,4 |

Крім того, за попередніми даними, збитки залізничного транспорту від пасажирських перевезень у 2008 р. становлять 4,3 млрд грн, з яких 37 % – це збитки від приміських пасажирських перевезень. Загальні збитки залізниць України плануються на рівні 0,8...0,9 млрд грн.

Таблиця 2

**Пасажирські перевезення
за січень-грудень 2008 р.**

| Найменування видів транспорту | Перевезення пасажирів | | Пасажиरोобіг | |
|-------------------------------|-----------------------|-----------------------------|--------------|-----------------------------|
| | млн. | у % до січня-грудня 2007 р. | млн пас.-км | у % до січня-грудня 2007 р. |
| Усіма видами транспорту | 8331,2 | 101,4 | 147265,2 | 104,5 |
| у тому числі: | | | | |
| залізничним | 445,6 | 99,7 | 53225,4 | 100,3 |
| автомобільним | 4368,7 | 104,7 | 61433,8 | 109,6 |
| водним | 8,9 | 93,5 | 122,7 | 81,1 |
| авіаційним | 6,2 | 125,1 | 10776,8 | 115,4 |
| трамвайним | 962,7 | 93,8 | 5356,3 | 91,7 |
| тролейбусним | 1580,4 | 97,5 | 9011,2 | 96,6 |
| метрополітенами | 958,7 | 102,9 | 7339,0 | 103,0 |

Залізничним транспортом за 2008 р. відправлено 445,6 млн пасажирів, що на 0,3 % менше, ніж за 2007 р. Відправлення пасажирів зросло на Одеській залізниці – на 1,4 %, Львівській – на 1,3 %, Південно-Західній – на 1,1 %. На Донецькій залізниці відправлення пасажирів знизилося на 4,1 %, на Південній – на 1,8 %, на Придніпровській – на 0,7 % [4].

Таблиця 3

Пасажирські перевезення за січень 2009 р.

| Найменування видів транспорту | Перевезення пасажирів | | Пасажиरोобіг | |
|-------------------------------|-----------------------|-----------------------------|--------------|-----------------------------|
| | млн. | у % до січня-грудня 2007 р. | млн пас.-км | у % до січня-грудня 2007 р. |
| Усіма видами транспорту | 590,9 | 90,6 | 9788,3 | 94,3 |
| у тому числі: | | | | |
| залізничним | 33,7 | 98,8 | 3243,0 | 97,8 |
| автомобільним | 336,1 | 96,1 | 4605,8 | 98,3 |
| водним | 0,4 | 87,8 | 1,0 | 64,9 |
| авіаційним | 0,3 | 83,4 | 581,2 | 81,0 |
| трамвайним | 59,6 | 82,2 | 329,2 | 80,8 |
| тролейбусним | 100,6 | 84,4 | 572,0 | 84,4 |
| метрополітенами | 60,2 | 79,4 | 456,1 | 78,5 |

Залізничним транспортом за січень 2009 р. відправлено 33,7 млн пасажирів, що склало 98,8 % від обсягу відправлених пасажирів у січні 2008 р. Відправлення пасажирів зросло на Південній залізниці – на 0,2 %, Одеській – на 0,3 %, Львівській – на 0,8 %. На Донецькій залізниці відправлення пасажирів знизилося на 5,4 %, на Придніпровській залізниці – на 2,6 %, на Південно-Західній – на 0,6 % [4].

Однією з основних причин збитковості пасажирських перевезень є недостатня компенсація пільгових перевезень. Питома вага пільговиків в структурі перевезених пасажирів досягає в середньому близько 70...80 %. А відсоток відшкодування понесених втрат за дев'ять місяців 2008 р. склало лише 90,2 млн грн, або 33,7 % від суми, на яку надані послуги.

Для подальшого зменшення суми збитків від пасажирських перевезень, відповідно до наказу [3], з 9 березня 2009 р. змінилися тарифи

на перевезення пасажирів залізничним транспортом у внутрішньому сполученні.

Зокрема, у плацкартних вагонах вартість проїзду зросла на 4,7 %, у купейних – на 7,4 %. А з 1 червня 2009 р. планується здійснення наступного етапу індексації тарифів: у плацкартних вагонах – на 4,7 %, у купейних та СВ – на 7,4 %.

Загальне підвищення вартості проїзду становитиме 9,5 % для плацкартних вагонів і 15 % – для купейних та СВ.

Однак, такий крок з боку залізниць докорінно не вирішить існуючої проблеми. Причиною цього є невідповідність темпів зростання цін на продукцію та ресурси (металопрокат, залізобетонні шпали, запасні частини для рухомого складу, дизельне паливо та електроенергія) темпам підвищення тарифів на пасажирські перевезення.

Ціни на продукцію, що використовують залізниці, формуються в ринкових умовах. В свою чергу, тарифи на залізничні перевезення регулюються державою.

Якщо взяти 2008 р., то ціни на матеріали суттєво зросли (металопрокат – до 117,1 %, катанку – на 103,8 %, залізобетонні шпали – до 54 %, локомотивні бандажі – на 32,1 %, суцільнокатані колеса з підвищеною твердістю – на 36,6 %, запасні частини для рухомого складу – до 178,1 %).

Одночасно з цим, вітчизняні виробники підвищили вартість рухомого складу (пасажирські електровози постійного струму подорожчали на 13 %, електровози змінного струму – на 10 %. Паралельно зросли ціни і на енергоносії: природній газ – на 56,1 % електроенергія – на 41,5 %, а дизельне паливо – на 15,8 %) [4].

Усе це призводить до збільшення фактичних витрат на перевезення пасажирів. Так, порівняно з 1991 р. ціни на дизельне паливо зросли у 43,8 разу, на рейки – у 36,7 разу, на електроенергію – у 18 разів. При цьому вартість пасажирських перевезень збільшилася лише в 10,7 разу.

Поряд з цим, вважається, що українські залізниці мають значний потенціал для подальшого розвитку й успішного подолання наслідків фінансової кризи. Умовами для цього повинні стати ефективне управління, повне використання наявних економічних, технологічних та організаційних ресурсів.

Пріоритетами на 2009 р. у сфері вантажних перевезень стають активна співпраця з вантажовідправниками для вивчення їх потреб з метою запропонувати послуги, які найбільшою

мірою задовольнять їхні вимоги, розвиток транзитних міжнародних перевезень вантажів, розширення номенклатури вантажів, диверсифікація ризиків, оптимізація перевізного процесу, більш ефективне використання транзитних резервів країни, впровадження нових напрямків і технологій перевезень, перспективи інтермодальних контейнерних та контрейлерних перевезень, які дозволяють реалізувати на ринку транспортних послуг принцип доставки вантажів «від дверей до дверей». Інтермодальне перевезення є сучасним зручним, безпечним, гнучким і ефективним способом доставки вантажів у автомобілях, які можуть перевозитися на спеціалізованих залізничних платформах.

У сфері пасажирських перевезень залізниці можуть запропонувати підвищений рівень безпеки і комфорту, досягнення європейського рівня обслуговування пасажирів на вокзалах і в поїздах. Значну увагу слід приділити заходам, спрямованим на підвищення інвестиційної привабливості галузі. Держава повинна максимізувати зусилля в області створення стабільної і сприятливої для інвесторів законодавчої бази, забезпечення прозорості визначення результатів діяльності підприємств залізничного транспорту.

На сьогоднішній день, досить актуальною задачею є визначення оптимального варіанту проведення реформування залізничного транспорту в період фінансової кризи.

В таких складних умовах вжиття основних заходів реформування стає практично неможливим. Свідченням цього є зниження індектору структурних реформ в секторі залізниць (з 1,80 до 1,78).

Взагалі, реформування залізничної галузі України передбачається провести у три етапи. На першому (2007-2008 рр.) етапі слід було розробити законопроект, який визначатиме порядок проведення реформування залізничного транспорту, здійснити підготовку пропозицій про внесення змін до Закону України «Про перелік об'єктів права державної власності, що не підлягають приватизації» та інших законодавчих актів, створити Державну акціонерну компанію «Українські залізниці» як єдиний виробничо-технологічний комплекс, реформувати фінансово-економічну систему галузі.

На другому етапі реформування (2008-2010 рр.) мають проводитись роботи з виведення зі складу залізниць підрозділів, які здійснюють вантажні та пасажирські перевезення, проводять ремонт вагонів, колій, споруд та інших об'єктів, забезпечення поступового зменшення

обсягу перехресного субсидування пасажирських перевезень за рахунок вантажних, розроблення організаційно-правової основи для підвищення рівня конкуренції у сфері вантажних залізничних перевезень, механізму правового регулювання діяльності операторських компаній-перевізників та їх взаємодії з об'єктами інфраструктури залізниць.

Третій етап (2011-2015 рр.) передбачає створення умов для запобігання перехресного субсидування пасажирських перевезень за рахунок вантажних, виведення із складу Компанії непрофільних виробництв і підприємств, не пов'язаних із залізничними перевезеннями, їх роздержавлення, створення фінансово-економічної моделі чіткого і прозорого розподілу фінансових потоків за видами діяльності.

Тобто, метою реформування залізниць України є впровадження у галузі інноваційно-інвестиційної моделі розвитку, підвищення конкурентоспроможності залізничного транспорту, розмежування монопольного і конкурентного секторів ринку транспортних послуг із забезпеченням прозорого ціноутворення [1].

Фактично реалізація задекларованих в програмі етапів структурної реформи в повному обсязі не відбулася. На сьогоднішній день навіть не створено нормативно-правової бази, необхідної для проведення реформування, розмежування функцій державного управління та управління господарською діяльністю.

Основними причинами є нестабільна політична ситуація, відсутність незалежного регулятора та розробки економічно раціональних тарифів на різні види перевезень, що знижує можливість залучення коштів для модернізації галузі, скорочення рівня оплати кінцевими споживачами послуг, в тому числі за приміські перевезення, недостатній рівень відшкодування державою пільгових пасажирських перевезень і т.д.

Подальша реструктуризація, за думкою найавторитетніших вчених, може призвести до значних фінансових втрат Укрзалізниці.

Заниження оцінки основних фондів, прав користування землею та статутного капіталу в умовах глибокої кризи призведе до зменшення величини амортизаційних відрахувань, які Укрзалізниця вважає основним джерелом інвестицій в розвиток галузі.

Керівництво залізничного транспорту України запевняє, що найдієвіша протидія кризі – це реформування галузі. Але необхідно розглянути всі можливі негативні наслідки проведення реформування в умовах кризи.

Таким чином, в умовах існуючого протиріччя, що склалося між представниками залізниць та вченими, слід розглянути більш компромісний варіант проведення реформування залізничного транспорту. Ця пропозиція передбачає здійснення подальшої реалізації положень державної програми реформування, що стосуються розроблення нормативно-правової бази, проведення фінансово-економічного та організаційно-правового аналізу, створення фінансово-економічної моделі, що забезпечить чіткий і прозорий розподіл фінансових потоків за видами діяльності, розробку нових моделей управління персоналом, підвищення якості праці, зміну принципів соціальної підтримки і посилення мотивації праці, розроблення соціальних стандартів. А впровадження більш кардинальних заходів, передбачених програмою (зміна форми власності, прав користування землею, статутного капіталу), слід призупинити до подолання фінансової кризи. В іншому випадку невтішні прогнози вчених можуть стати суворою реальністю для залізничного транспорту України.

Висновки

На основі проведених досліджень можна зробити наступні висновки:

1. Залізничний транспорт переживає глибокі кризові явища.
2. В такій ситуації реформування галузі не може бути виконане в повному обсязі та в зазначені терміни.
3. Зважаючи на негативний тренд економіки України і дотримуючись наукової думки, необхідно перенести основні заходи проведення реформування галузі на наступний, більш сприятливий період.

БІБЛІОГРАФІЧНИЙ СПИСОК

1. Корнієнко, В. В. Особливості структурної реформи залізничного транспорту України [Текст] / В. В. Корнієнко, В. В. Козак, Г. М. Легенький // Залізн. трансп. України. – 2007. – №5. – С. 3-9.
2. Державна програма реформування залізничного транспорту (Проект) [Текст]. – 2007. – 22 с.
3. Наказ Міністерства транспорту та зв'язку України від 23.02.2009 р. № 205.
4. [Електрон. ресурс]. – Режим доступу: <http://www.ukrstat.gov.ua>

Надійшла до редколегії 17.03.2009.