

ДЕЯКІ ШЛЯХИ ПОДОЛАННЯ КРИЗИ НА ЗАЛІЗНИЧНОМУ ТРАНСПОРТІ

В даній статті проаналізовано основні причини зменшення рентабельності діяльності залізничного транспорту та запропоновано можливі шляхи вирішення даної проблеми, реалізація яких може підвищити показники роботи залізниць України.

Ключові слова: рентабельність, криза, фінансування залізничного транспорту, транспортна система

В данной статье проанализированы основные причины уменьшения рентабельности деятельности железнодорожного транспорта и предложены возможные пути решения данной проблемы, реализация которых может повысить показатели работы железной дороги.

Ключевые слова: рентабельность, кризис, финансирование железнодорожного транспорта, транспортная система

This article is dealt with the main causes of reducing the railway transport profitability. The possible ways for solving the given problem are proposed. It should be noted that the realization of the above-mentioned ways could improve the operation indices of the Ukrainian railways.

Keywords: profitableness, crisis, financing of railway transport, transport system

У 2008 році світова економіка зіткнувся із кризою, яка почалась з США та поглинула весь світ. Не обійшло стороною це явище і нашу державу. А за наявності нестабільної ситуації в країні як в економічному, так і політичному аспекті, економіка України постраждала найбільше. Не останню роль зіграло і те, що останнім часом Україна намагалась виконати вимоги світових та зарубіжних банківських структур, з метою отримання додаткових кредитів, що ще більше розхитувало нестійку позицію нашого економічного життя. До того ж позначилась сильна залежність України від іноземних валют, а саме долару США та євро. В сукупності дані фактори призвели до майже повного краху економічного життя країни, тим самим зменшивши її виробництво, а в деяких галузях і зупинивши його повністю.

Транспортна мережа будь-якої держави – це не лише внутрішній зв'язок її регіонів, а також і зв'язок з зовнішнім світом. Розвинута транспортна мережа свідчить про високу мобільність кожного регіону держави, що сприяє соціально-економічному розвитку регіону та як наслідок – держави загалом. Час у сучасних умовах є досить важливим фактором як у виробництві, так і в реалізації продукції в країні та за її межами. Занепад транспортного комплексу в цілому або окремих його складових є свідомством неефективного управління транспортною галуззю. Наслідки неефективного управління транспортною галуззю є не лише зупинка виробничих галузей країни та розвитку соціального життя, які в свою чергу вплинули на погіршення стану транспортної системи України, але й загроза безпеки країни.

Транспортний комплекс складається з залізничного, автомобільного, повітряного, морського та трубопровідного транспорту. Найбільш популярними залишаються залізничний та автомобільний види транспорту, які без урахувань трубопровідного транспорту забезпечують майже 100 % обсягу вантажних перевезень. Конкуренція між ними зростає і останнім часом не на користь залізниць.

На залізничний транспорт припадає близько 80 % вантажообігу та близько 50 % пасажирообігу в країні. Але за умов кризи ці показники в країні знизились. Причин такого результату роботи залізниць багато і кожна вимагає вирішення.

На сьогоднішній день стан українських залізниць неможливо назвати навіть задовільним він прямо кажучи – критичний. Зношеність основних фондів складає 80 %, неефективна тарифна сітка, низька якість послуг – все це змушує споживачів послуг шукати альтернативу залізниці і це як наслідок зменшує прибуток Укрзалізниці.

Зважаючи на це «Укрзалізниця» визначила основні стратегічні цілі щодо подальшого розвитку галузі, серед них: збільшення масштабу транспортного бізнесу та виробничо-економічної ефективності, покращення якості та безпеки перевізного процесу, інтеграція в Євроазіатську транспортну систему та збільшення стійкості фінансового стану залізниць України. Але визначення шляхів покращення діяльності залізниці це лише перший крок на шляху до створення якісної та економічно стійкої транспортної мережі у країні.

Досить давньою є проблема реформування залізниці. Концепція реформування транспорт-

ного сектора України була прийнята у 2006 році, а наприклад в Росії подібний документ з'явився вже у 1998 році. Її основними цілями були: реформування транспортного сектору економіки, інтеграція в світову та європейську транспортні системи, створення умов для модернізації та розвитку транспортного сектору та інші. Однак, особливу увагу в даному документі було приділено питанню фінансування даного заходу здебільшого зі сторони приватних осіб. Але дана Концепція так і не була втілена в життя. В липні 2008 року відбувся круглий стіл «Реформування залізничного транспорту України – питання виживання галузі», на якому «Укрзалізниця» та Міністерство транспорту і зв'язку дещо переробили програму реформування, скоротивши її до двох етапів (перший за період 2009-2010 рр. і другий – 2010-2015 рр.). Пізніше Постановою Кабінету Міністрів України від 16 грудня 2009 р. №1390 «Про затвердження Державної цільової програми реформування залізничного транспорту на 2010-2015 роки» було оприлюднено нову програму реформування галузі. В даному документі передбачено реформування залізничного транспорту шляхом удосконалення законодавчої бази, розмежування господарських функцій і функцій державного управління, створення сприятливих умов для залучення інвестицій тощо.

Виконання програми здійснюється в три етапи:

– на першому етапі (2010-2011 рр.) передбачається створення урядового органу залізничного транспорту; державного господарського об'єднання у формі державного концерну, до складу якого увійдуть залізниці, підприємства, установи та організації залізничного транспорту, що забезпечать його діяльність як єдиного виробничо-технологічного комплексу.

– на другому етапі (2012-2013 рр.) передбачається: оптимізація організаційної структури залізничного транспорту і розроблення та впровадження автоматизованої системи управління у сфері залізничного транспорту; утворення головного і регіональних центрів управління перевезеннями.

– на третьому етапі (2014-2015 рр.) передбачається здійснення заходів щодо утворення вертикально-інтегрованої системи господарського управління залізничним транспортом.

Орієнтовний обсяг коштів, необхідних для виконання Програми, становить 1,4 млрд грн. Фінансування Програми передбачається здійснювати за рахунок коштів державного бюджету, коштів залізниць, підприємств залізничного транспорту та інших джерел.

На кінець 2010 року питання реорганізації Укрзалізниці в державне акціонерне товариство залишається відкритим на невизначений тер-

мін, що не зовсім позитивно впливає на розвиток українських залізниць.

Брак фінансування було і є одною з головних проблем розвитку транспортної мережі країни, але невизначеність у питаннях юридичного статусу Укрзалізниці гальмує вирішення і цієї проблеми. Надання кредиту неможливе за умов невизначеності в цьому питанні, а реальна політика залучення інвесторів також відсутня. Проблема реорганізації Укрзалізниці створює перешкоди у вирішенні інших не менш важливих питань, одне з яких приведено вище. З початку 2000 року за рахунок власних джерел (амортизація та частина прибутку) потреба залізниць України в інвестуванні була покрита лише на 8...18 % [8]. Це занадто мало для отримання позитивного результату. Перш за все, це пов'язано з інфляційними процесами, які призвели до зниження балансової вартості майже вчетверо відносно їх реальної вартості і як наслідок – зниження амортизаційних відрахувань.

У світовій практиці останнім часом більш розповсюджені, так би мовити, «швидкі капітали», а за умов нестабільності вони стають ще більш актуальними. На жаль, проекти, які розробляються для покращення стану української мережі залізниць, розраховані на довготривалу перспективу. Цей факт досить сильно звужує коло потенційних стратегічних інвесторів.

До того ж Укрзалізниця має досить великі фінансові витрати, що навіть за наявності великих сум доходу та валового прибутку зменшує або зводить до нуля чистий прибуток. За оцінкою експертів для погашення вже наявних кредитів та доведення основних фондів до нормального стану Україні потрібно близько 20 млрд дол. США. Це є ще одним свідченням того, що залучення стратегічних іноземних інвесторів є необхідним заходом.

На даний момент за умов кризи, в результаті якої Україна опинилась серед найбільш постраждалих країн, виробничий комплекс майже повністю зупинився. Це не залишило осторонь і залізницю. За дев'ять місяців 2009 року обсяг вантажних перевезень знизився на 29,4 % порівняно з аналогічним торішнім періодом. Більшість вантажів, які транспортувались Укрзалізницею, були замовленнями гірничо-металургійного та нафтохімічного комплексів. Доля їх вантажів у загальному вантажообігу складала близько 80 % вантажів перевезень залізницею. Зупинка даних галузей привела до відповідних результатів. Розглядаючи причини цього явища, перш за все, потрібно відзначити те, що газове питання відіграло не останню роль у цій ситуації. Подорожчання газу майже у 7 разів відповідно збільшило собівартість продукції гірничо-металургійної галузі, адже в Україні переважна більшість виробників металу використовують газ як основну складову матеріаль-

них витрат. Цей факт, у свою чергу, вплинув і на тарифи залізниці через подорожчання металу. На дані 2008 року будівництво 1 км шляху коштувало близько 2 млн грн, а на середину 2009 року – ця цифра вже складала 2,6...2,7 млн грн. Тобто окрім збільшення витрат на газ збільшилась і транспортна складова вартості продукції металургійного комплексу.

На додаток до цієї ситуації негативним фактором фінансового положення залізничного транспорту стала консервація рівня транспортних тарифів для основних вантажовиробників, що прийнята Урядом у відповідності з програмами підтримки підприємств металургійної, хімічної, будівельної галузей. Дані програми не надто допомогли галузям, на які вони були спрямовані, але фінансовий стан залізниці під їх впливом постраждав ще більше. Тобто вирішення даної проблеми потребує врегулювання цінової політики на внутрішньому ринку та підтримки залізниці не лише з боку держави, але і з боку інших галузей економіки.

Неефективна тарифна система також розхищує і так досить нестабільну позицію Укрзалізниці. В Україні тарифний механізм на вантажоперевезення поки що не відповідає ринковим тенденціям. В порівнянні з іншими країнами залізничні тарифи України значно нижче, наприклад, ніж у Росії – в 1,5...1,7 разу, Польщі – у 6,4 разу. Остання індексація вантажних тарифів відбулась 01.10.2008 р. із підвищенням всього на 9,65 %. А надалі відбувалися лише зниження на окремі групи товарів.

Своєрідним порятунком для залізниці може стати новий Збірник вантажних тарифів. Застаріла тарифна система не передбачала можливості проведення гнучкої тарифної політики. Але вимога виконання Наказу Президента України від 17.11.2008 № 1046 «Про додаткові заходи із подолання фінансової кризи в Україні» та Меморандумів для підприємств гірничо-металургійного та нафтохімічного комплексів, які були підписані 10.11.2008 р. і 17.11.2008 р. відповідно, бажана корекція тарифів поки що не проводиться. Але розробка гнучкої тарифної системи не лише для вантажних, а й для пасажирських перевезень є не менш важливим кроком на шляху подолання кризи. Цікавим є те, що рівень доходів від пасажирських перевезень нижче, ніж рівень змінних витрат. Що черговий раз доводить необґрунтованість тарифів.

Конкуренція є невід'ємною складовою ринкової системи, як у будь-якій країні, так і на міжнародному ринку. Транспортний комплекс повинен орієнтуватися на клієнта. Залізниці ж лише тоді зможуть вирішувати свої завдання, коли зможуть швидко реагувати на потреби ринку та задоволення потреб замовників.

Загальне падіння об'ємів перевезень зумовило перерозподіл вантажів між видами транс-

порту, в першу чергу на користь автомобільного, частка якого у перевезеннях цінних експортних та імпорتنих вантажів зростає за рахунок оновлення рухомого складу та зменшення вартості закордонних дозволів.

Виходячи з даних умов, підвищення конкурентоспроможності є першочерговою задачею для залізниць України.

Оновлення рухомого складу може надати неабиякого поштовху у підвищенні конкурентоспроможності, забезпечити відповідність залізниць сучасним вимогам і критеріям якості. Підвищення пропускної спроможності також є одним із важливих показників роботи залізниць. Одна з причин вибору альтернативних видів транспорту серед замовників – це простота. Середня швидкість руху вантажів Україною складає приблизно 12 км/год і вантаж знаходиться на території держави 5...6 діб, що є неприпустимим. Тож вирішення даного питання не тільки підвищить вантажообіг залізниці, а й покращить становище України на міжнародному рівні в якості покращення сервісу транспортування вантажів. А вдосконалення нормативно-правової бази у сфері транзитних перевезень та прив'язка її до світових багатосторонніх транспортних документів лише прискорить процес розвитку конкурентоспроможності залізниць України.

На сьогоднішній день залізничний транспорт України поставлений перед необхідністю вироблення та реалізації заходів, котрі адекватні намірам європейських та азійських транспортних компаній. Основні з них – це створення єдиної транспортної системи, вирішення питань транзиту, створення транспортних коридорів на взаємовигідній і рівноправній основі, узгоджене формування тарифної політики на послуги транспорту та комунікацій.

Однією з найважливіших проблем України, у плані її інтеграції у європейську єдину залізничну систему, є приведення ширини української залізничної колії (1524 мм) до європейського зразка (1435 мм) як у Польщі, Словаччині, Угорщині, Румунії та ін. Зараз на кордоні з цими державами існують складні системи переведення локомотивів і рухомого складу поїздів з колії на колію, що значно знижує ефективність роботи залізничного транспорту, зокрема в часі. До того ж, більшість вагонів вітчизняної залізниці мають строк використання більше 16 років і в'їзд до країн Європи їм заборонено, що віддаляє від України бажані «одні рейки» з країнами Євросоюзу. Але заміна колії на кордоні з європейськими країнами лише перенесе проблеми на схід держави – до кордонів з Росією. Можливим виходом є прокладення колій по стратегічно важливих напрямках держави, але тоді за рахунок чого це фінансувати і чи доцільно це взагалі?

Значну частину інфраструктурних об'єктів залізниці необхідно визнати застарілими, вони не відповідають сучасним вимогам по виконанню своїх основних функцій. Насамперед, це стосується залізничних вокзалів, станцій, готелів, засобів зв'язку і керування рухом потягів. Техніко-економічні й експлуатаційні характеристики залізниці знижуються також через те, що ширина колії відрізняється від західноєвропейської, що особливо негативно відбивається на закордонних і транзитних перевезеннях. Це вимагає утримання на західних границях країни 14 спеціально обладнаних станцій, 11 станцій, де здійснюється перевантаження імпортованих вантажів, і 8 пунктів перестановки вагонів на візки західноєвропейської колії. Як заходи щодо підвищення ефективності залізничного транспорту необхідні реконструкція і переоснащення, часткове перепрофілювання, поступове згортання надлишкових і будівництво нових потужностей.

Урядом розроблено багато програм щодо українських залізниць як по їх реорганізації, так і по підтримці у період кризи. Але жодна програма, запропонована урядом, не передбачає зниження податків для цієї галузі народного господарства. Залізниця на сьогодні сплачує близько 75...80 % нарахувань на прибуток від звичайної діяльності. Настільки високі податки не дають можливості задовольнити навіть частину внутрішніх потреб галузі. Гнучке регулювання податкових ставок надасть залізниці можливість більш швидкими темпами вийти з кризового стану.

Перелік питань, які виникають на залізницях, неупинно зростає з кожним днем, адже старі питання залишаються без відповіді, а нові неупинно з'являються. Транспортний комплекс є одним із головних сегментів економіки будь-якої держави, в тому числі й нашої. Зв'язок регіонів та держав підвищує доходи країни та її становище на міжнародній арені. Тому правильний підхід до організації цієї галузі та її підтримка в період кризи дасть можливість відновити позитивні показники роботи транспорту. Але щоб подолати економічну кризу, потрібно спочатку подолати кризу влади та політичного життя в країні. Лише коли ці негативні тенденції підуть на спад – з'являться позитивні тенденції в розвитку економіки країни і в розвитку залізничного транспорту в тому числі. Хоча, прогнози спеціалістів свідчать про можливість другої хвилі кризи, яка може привести країну до технічного дефолту по зобов'язаннях країни та ще більшого знецінення національної валюти за рахунок емісії. Хоча, курс гривні може поступово знизитися й без емісії, оскільки зовнішньоторговельний баланс України ще не вирівнявся – імпорт перевищує експорт. За

цих умов Україна може повторити свій шлях початку 1990-х років, коли надмірне збільшення грошової маси для фінансування державних видатків призвело до гіперінфляції та стрімкого зубожіння населення. Йдеться не лише про соціальні наслідки. Падіння реальних доходів населення означатиме зменшення попиту, а за цих умов чимало підприємств будуть змушені скоротити виробництво або навіть збанкрутувати. Як би там не було, а 2010 року уряд і далі лататиме бюджетні дірки за допомогою друкарського верстата. А з 2012 року Україні треба буде повертати кредит МВФ, так само як вітчизняним банкам уже з наступного року доведеться розраховуватися за реструктуризованими в 2009 році боргами. Тож не виключено, що Україні загрожує ще й третя хвиля кризи.

БІБЛІОГРАФІЧНИЙ СПИСОК:

1. Петренко, Е. А. Управление железнодорожным транспортом в условиях кризиса [Текст] / Е. А. Петренко // Заліз. трансп. України. – 2009. – № 4.
2. Бараш, Ю. С. Аналіз методики визначення витрат на пасажирські перевезення у дальньому сполученні [Текст] / Ю. С. Бараш, М. П. Сначов // Вісник Дніпропетр. нац. ун-ту заліз. трансп. ім. акад. В. Лазаряна. – 2008. – № 25. – Д.: Вид-во ДНУЗТ, 2008. – С. 215-218.
3. Каличева, Н. С. Аналіз напрямків забезпечення конкурентоспроможності залізничного транспорту [Текст] / Н. С. Каличева // Вісник економіки транспорту і промисловості. – 2009. – № 28.
4. Уткіна, Ю. М. Визначення якості обслуговування залізничних перевезень [Текст] / Ю. М. Уткіна // Вісник економіки транспорту і промисловості. – 2009. – № 26.
5. Якименко, Н. В. Методологічні аспекти конкурентоспроможності залізничного транспорту [Текст] / Н. В. Якименко // Вісник економіки транспорту і промисловості. – 2009. – № 28.
6. Транспортна система України, напрями її інтеграції в транспортній структури Європи [Електрон. ресурс]. – Режим доступу: www.ua.textreferat.com
7. Зеленський, А. 2010-й вал. Друга хвиля кризи накопиться на Україну 2010 р. [Текст] / А. Зеленський // Український Тиждень. – 2009. – № 30.
8. Лашко, А. Д. Реформування залізничного транспорту як один з кроків на шляху України до світового співробітництва [Текст] / А. Д. Лашко // Проблемы экономики и управления на железнодорожном транспорте: Материалы Второй межд. науч.-практ. конф. – К.: КУЭТТ, 2007. – Том 1. – С. 49-51.

Надійшла до редколегії 12.12.2010.

Прийнята до друку 17.12.2010.