

Бесіду вела В. Кулик, власкор

# СЕРГІЙ ВОВК: «ЗАЛІЗНИЦЯ МАЄ ЗОСЕРЕДИТИСЯ НА ЕФЕКТИВНОМУ ОБСЛУГОВУВАННІ Й МОДЕРНІЗАЦІЇ ІНФРАСТРУКТУРИ»

---

Транспорт як інфраструктурна галузь відіграє суттєву роль у розвитку національної економіки, забезпечуючи своєчасні та ефективні вантажні й пасажирські перевезення, сприяючи інтеграції економіки України у європейську та світову економічні системи.

---

Про те, які завдання стоять перед Укрзалізницею, про роль вантажних і пасажирських перевезень, а також про проблемні місця взаємодії видів транспорту нашому виданню розповів Сергій Вовк, директор Центру транспортних стратегій.

— Сергію Анатолійовичу, як Ви вважаєте, чи є в сучасній українській транспортній інфраструктурі (зокрема залізничній) сильні сторони порівняно з європейськими країнами?

— Так, безперечно. Якщо порівнювати з Європою, то в Україні залізниця є однозначно головним видом транспорту, що здійснює перевезення експортно орієнтованих вантажів. У першу чергу — це зерно і вантажі гірнично-металургійного комплексу, я маю на увазі залізо-рудну сировину, кокс, вугілля, а також значною мірою метал, тобто головні вантажі, які генерують валютну виручку національної економіки, ідуть залізницею. І це є надзвичайно привабливою і сильною стороною залізниці в Україні. Якщо говорити про інші країни, то в них за вантажообігом залізниця займає 10–20% залежно від країни, в Україні цей показник становить 60%. Крім того, ми маємо досить непогану розгалужену мережу залізниць у цілому, що обслуговує найбільші промислові підприємства, які є гарним базисом, де можна будувати ефективний бізнес.

— Як зазначив Максим Бланк, в. о. гендиректора Укрзалізниці: «Перед Укрзалізницею повинно бути поставлене ключове завдан-

ня — стати прибутковою компанією». За рахунок чого, на Ваша думку, можна досягти цього?

— Якщо говорити загалом, то принаймні за звітністю буквально декілька років тому Укрзалізниця була прибутковою компанією та генерувала значну частину прибутку, але при цьому хронічно недоінвестувала в модернізацію та оновлення активів. Основне питання тут: яким має бути цей прибуток, а головне — компанію якого типу ми будемо на базі залізниць. Якщо ми хочемо мати інфраструктурну компанію, яка ефективно впливає на економіку і сприяє реалізації експортного потенціалу держави, — це одне питання. Якщо мова йде про «дійну корову бюджету», що генерує в тому числі значну виручку для держави, зокрема й за податковим навантаженням, — це зовсім інша ситуація. Наразі головним профіт-центром є вантажні перевезення. Якщо говорити про те, що залізниця зможе генерувати якийсь прибуток у сегменті пасажирських, а тим більш приміських перевезень, про це не йде мова. Тому в першу чергу для максимізації прибутку як на рівні компанії, так й економіки в цілому, потрібно концентруватись на вантажних перевезеннях, на тих же експортних потоках, про які зазначено вище.

— Яких змін слід чекати від реформування Укрзалізниці? Чи вплине реформування Укрзалізниці на діяльність усієї транспортної інфраструктури?

— Безперечно, вплив буде надзвичайно вагомим у зв'язку з тією

роллю, яку Укрзалізниця відіграє в транспортній системі та країні в цілому. Якщо говорити про пріоритетні завдання реформи Укрзалізниці, то я б, напевно, зупинився на двох головних аспектах. Аспект № 1 — це власне вертикальне розділення залізниці за видами діяльності, тобто те, про що ми давно говоримо, відхід від моделі субсидювання пасажирських перевезень за рахунок вантажних. Отже, нам потрібно чітко розуміти, які витрати та які доходи має кожен із напрямків. І якщо потрібно дійсно соціально дотувати якісь види перевезень, наприклад, приміські чи пасажирські перевезення, то це мають бути чіткі моделі бюджетного замовлення або на рівні міського, або на рівні загальнодержавного бюджету, а не те перехресне субсидювання, яке ми маємо зараз. Цей аспект дуже важливий для того, щоб ми нарешті зрозуміли реальний стан бізнесу й бізнес-моделі Укрзалізниці. Аспект № 2 — це питання тарифів, яке теж дуже важливе, оскільки воно стосується не лише Укрзалізниці, а й економіки загалом, що напряму впливає на роботу експортно орієнтованих підприємств. Нам потрібно шукати компроміс, з одного боку, між перевізниками, які мають здійснювати свої функції ефективно, а з іншого боку — з тими компаніями, які реально контролюють вантажопотік, для того щоб логістична складова не була для них надмірною. Усе-таки не потрібно забувати, що транспортна функція — сервісна — обслуговування потреб економіки та суспільства. Оскільки, якщо ми через високі тарифи на залізниці будемо бити по бізнесу експортно орієнтованих галузей України, то нічого доброго з цього не вийде. Це щодо головних цілей. Безперечно, зазначені цілі поділяються на тактичні завдання. Першим завданням є корпоратизація, що відбувається зараз і має важливе значення. Друге — це вдосконалення та підвищення ефективності взагалі системи управління залізничного господарства, жорсткий контроль над видатками й боротьба з корупцією.

— Нещодавно В. Омелян, заступник міністра інфраструкту-

ри, заявив, що Міністерство готує до прозорості у взаємодії з бізнесом. Як Ви вважаєте, наскільки до цього готовий бізнес?

— Я вважаю, що бізнес готовий до цього більше, ніж Міністерство, оскільки для бізнесу це питання виживання. Наразі ми маємо критичний ступінь зносу на рівні 90%, за яким настає неможливість виконання транспортної функції, отже, саме бізнес зацікавлений у тому, щоб максимально допомогти залізниці підвищити і якість перевезень, і зростання перевезень у тих сегментах, які є привабливими. Простий приклад — це АПК, який наразі контролюється переважно великими приватними компаніями. Нещодавно міністр АПК сказав, що наша стратегічна мета — це підняття урожаю до 100 млн т на рік. Проте виникає питання, чи готова транспортна інфраструктура до перевезення таких великих обсягів і зростання експорту. Зараз очевидно, що ні. Ми бачимо, що є критична проблема нестачі зерновозів, і р. Дніпро не готова до перевезень значних обсягів вантажів, існує значний дефіцит портових потужностей. Над усім цим потрібно працювати Мінінфраструктури й працювати саме в тісному союзі з приватним бізнесом. Напрацювань і бажаних достатньо. Я думаю, що тільки така модель, коли Укрзалізниця й приватні компанії спільно працюють над розв'язанням завдань щодо розвитку галузі, можлива сьогодні, оскільки самостійно вирішити такі проблеми, зокрема з оновленням рухомого складу, залізниця не в змозі.

— Транспортний сектор України — потенційний ринок збуту для європейських виробників. Чи може Укрзалізниця розраховувати на західні інвестиції у виробництво на території України? На яких умовах міжнародні фінансові організації можуть дати кредити на оновлення рухомого складу Укрзалізниці?

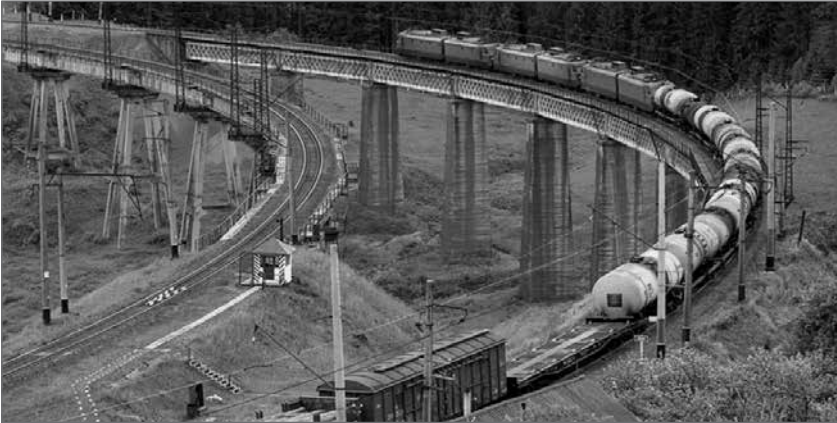
— Такий варіант, звичайно, можливий. У Європейському банку реконструкції та розвитку були проекти з фінансування розширення парку вагонів, зокрема приватними операторами, і цей напрямок є одним із пріоритетних. Головна



”  
Потрібно шукати компроміс між перевізниками, які мають здійснювати свої функції ефективно, і тими компаніями, що реально контролюють вантажопотік

умова — локалізація виробництва в Україні, оскільки модернізація має працювати не лише на транспортну систему, а має стати й рушійною силою для розвитку машинобудування в Україні. Ми маємо достатню кількість вагонобудівних, вагоноремонтних підприємств для того, щоб здійснювати оновлення парку за рахунок українських замовлень. Цей аспект є надзвичайно важливим. Власне, Міністерство теж рухається в цьому напрямку, ми знаємо, що проходять досить плідні перемовини з низкою виробників, у т. ч. із компанією «Škoda» щодо локалізації виробництва рухомого складу в Україні. Сподіваюсь, що ці перемовини перейдуть від розмов до більш плідної стадії, зокрема до виробництва. Але знову ж таки головне питання — це наявність коштів і механізмів для фінансування модернізації.

— Як засвідчують дані прес-служби ДП «Адміністрація морських портів України», континентальні порти



Тільки така модель, коли Укрзалізниця й приватні компанії спільно працюють над розв'язанням завдань щодо розвитку галузі, можлива сьогодні, оскільки самостійно вирішити такі проблеми, зокрема з оновленням рухомого складу, залізниця не в змозі.

загалом збільшують перевалку вантажів порівняно з 2014 роком того самого періоду (січень–березень). За рахунок чого вдалося збільшити перевалку вантажів? Які перспективи співпраці АМПУ та Укрзалізниці?

— Перш за все, потрібно розуміти, що таке збільшення, на жаль, є неорганічним, а головна його причина — втрата АРК і переорієнтація значної частини вантажопотоку з Криму на континентальні порти, зокрема на порти Одеси й Миколаєва, які в результаті збільшили свій вантажопотік. Звичайно, цей фактор є тимчасовим, якщо можна так сказати, і ми його використали у 2014 році. Якщо говорити про коротке майбутнє, то ми дійсно маємо досить привабливу картинку з точки зору прогнозу зростання вантажопотоку, у першу чергу таких вантажів, як зерно та залізна руда, у т. ч. через порти. Більше того, ми маємо знач-

ний дефіцит потужностей як щодо перевалки вугілля й залізо-рудної сировини, так і щодо перевалки зерна. Цей дефіцит сумарно становить більше ніж 70 млн т потужностей. Для того щоб вирішити це питання, дійсно мало зусиль лише однієї портової галузі, оскільки потрібно більш ефективно налагодити роботу припортових станцій. Зокрема для таких портів, як Южний, Одеський, Миколаївський, залізнична інфраструктура є одним із головних факторів, який стримує розвиток цих портів. Власне, потрібно шукати механізми, вільні кошти в Укрзалізниці для того, щоб розвивати ці станції. Це і є тією моделлю, коли Укрзалізниця інвестує в ефективну інфраструктуру, що приносить доходи і є перспективою в найближчі 5–10 років.

— У Європі залізниці втрачають свою частку в усіх секторах тран-

спортного ринку. У розвинутих країнах автотранспорт упевнено втримує перше місце серед інших видів транспортних засобів за обсягом вантажних перевезень. Яка частка припадає на кожен вид транспорту в Україні за обсягом вантажних і пасажирських перевезень?


— Якщо говорити про Укрзалізницю, то це 60% вантажообігу і близько 40% пасажирообігу. Загалом, у 2014 році транспортом було перевезено вантажів 671,2 млн т (89,9% до 2013 року), а пасажирські перевезення становили 5899,5 млн осіб (9,9% до 2013 року). Тобто спостерігаємо тенденцію до зменшення обсягів перевезень за всіма видами транспорту, крім водного.

— Які, на Ваш погляд, існують методи підвищення ефективності вантажоперевезень? Чи існує ризик зменшення обсягів перевезень?

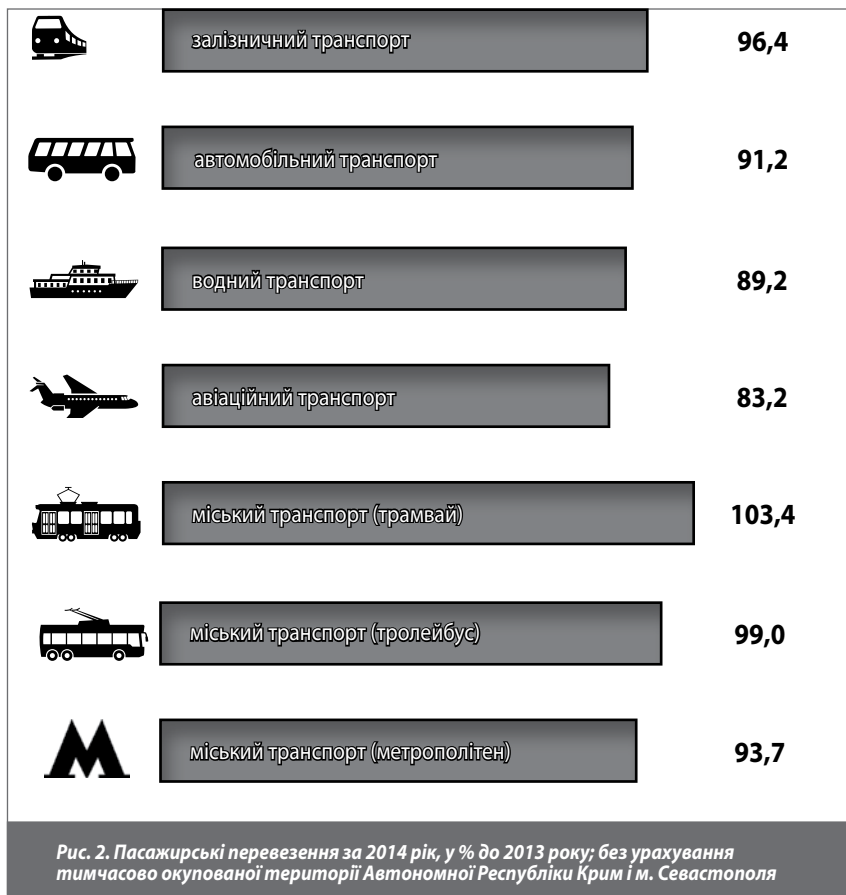
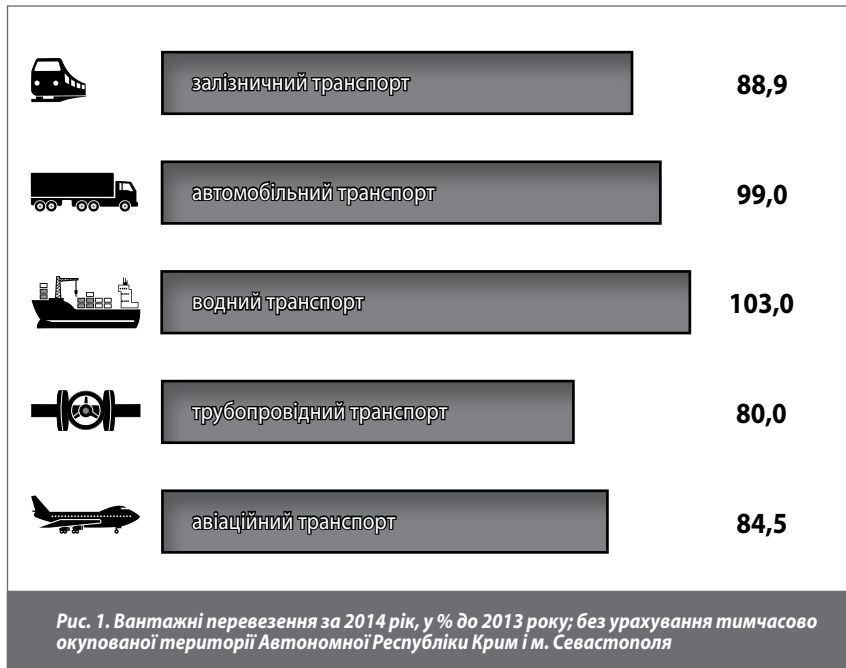
— Головним фактором, що зумовлює не дуже високу ефективність залізничних перевезень, є фізичний та моральний знос її активів. Це як стан вагонного парку, так і загальний стан інфраструктури та тягового складу. І тут потрібно проводити значну роботу з визначення пріоритетів інвестиційних напрямків та інвестиційних коштів, які наразі ще є доступними. На мою думку, оновленням загального парку вагонів має займатися приватний бізнес. У нього це вже виходить і є абсолютно нормальною та прийнятною моделлю для Європи. Крім того, приватний бізнес може брати на себе й обслуговування окремих напрямків, можливо, спочатку в так званому пілотному режимі, а далі з розширенням і в тяговому сегменті. Оскільки саме оновлення локомотивного парку є надзвичайно капіталоємним напрямком, і тут потрібні значні інвестиційні кошти, і наразі в Укрзалізниці їх немає. Залізниця має зосередитися на ефективному обслуговуванні й модернізації інфраструктури, ліквідації тих вузьких місць у транспортній системі, які є на сьогодні, наприклад, припортових залізничних станцій, розширенні зон електрифікованих залізничних шляхів і подібних напрямків. Така модель непогано працює в країнах

Східної Європи, зокрема в Польщі, і вона може бути абсолютно прийнятною, у т. ч. і для Укрзалізниці.

— Чи існує ризик зменшення обсягів перевезень у зв'язку з підвищенням тарифів пасажирських перевезень на 21%? До якої позначки можна підвищувати тарифи взагалі?

— Пасажирські перевезення значною мірою виконують соціальну функцію. На жаль, через реальне зменшення доходів населення, що ми маємо сьогодні в Україні, напевно чи пасажир матиме змогу пересісти на інший вид транспорту, який є дорожчим (наприклад, автобус чи власний автомобіль). Тому якщо буде зменшення пасажиропотоку, то воно буде викликано об'єктивними чинниками, зокрема зменшенням кількості маршрутів, які ми спостерігали в останні роки в Україні. Якщо говорити про підвищення, то ми, з одного боку, розуміємо, що тариф на перевезення українською залізницею є одним із найнижчих в Європі. Безперечно, говорити про високу якість перевезень у такій ситуації напевно чи доведеться і напевно чи можливо. З іншого боку, тут потрібно розуміти, що дійсно знижуються доходи населення. Зараз маємо короткострокову стабілізацію на фінансовому ринку, зокрема стабілізацію курсу долара, відповідно будемо мати більш-менш стабільну картину з витратами Укрзалізниці, зокрема з витратами на паливно-мастильні матеріали. Я дуже сподіваюсь, що макроситуація в країні стабілізується, і підвищення, яке ми маємо в першій половині поточного року (30% за вантажопереvezеннями і 21% — за пасажирськими перевезеннями), — останній етап зростання тарифів, принаймні для цього року. Більше підвищення тарифів може мати надзвичайно сумні наслідки для економіки, зокрема підвищення рівня інфляції та подальше зменшення конкурентоздатності українського експорту на глобальному ринку. 

Надійшло до редакції  
24.03.2015 р.



Проект Статуту публічного акціонерного товариства  
«Українська залізниця»

Укрзалізниця оприлюднила на своєму офіційному сайті для обговорення проект Статуту публічного акціонерного товариства «Українська залізниця». Текст Статуту доступний за посиланням: <http://www.uz.gov.ua/about/documents/bills/>. Пропозиції щодо редакції документа приймаються на електронну адресу: [gto@uz.gov.ua](mailto:gto@uz.gov.ua).