



В. Власюк, директор ДП «Укрпромзовнішекспертиза»



В. Омелян, заступник міністра інфраструктури України



М. Бланк, перший заступник генерального директора Укрзалізниці



С. Тарута, экс-губернатор Донецької обл., про своє бачення щодо відновлення інфраструктури Донбасу

UFID-2015

26–27 лютого 2015 року в приміщенні Торгово-промислової палати України відбувся Форум розвитку інфраструктури України UFID-2015.

Учасники форуму обговорили питання модернізації транспортної галузі, джерела фінансування оновлення інфраструктури та механізми реалізації масштабних інвестиційних проектів.

В. Власюк, директор ДП «Укрпромзовнішекспертиза»:

Ми розуміємо, у якому стані знаходиться економіка. Прогнози щодо ВВП на поточний рік — падіння на 5,5% відносно показника минулого року. У минулому році це падіння склало 9%. Тому зрозуміло, яке питання постає перед нами та перед усією спільнотою. Існує думка, що спочатку необхідно досягти фінансової стабілізації, і тільки після цього можна розвивати економіку. Історична практика свідчить, що тільки тоді, коли економіка працювала нормально та генерувала податки до доходної частини бюджету, тоді й була більш-менш стабільна фінансова ситуація.

На сьогодні в країні маємо таку ситуацію — зношена інфраструктура, зношене виробниче обладнання. Разом із тим у нас є підприємства, які здатні виробляти та поставляти багато матеріалів, обладнання та комплектуючих, для того щоб цю інфраструктуру розбудувати. Тому якщо ми почнемо цей процес будівництва інфраструктури, зробимо замовлення нашим підприємствам і тим самим створимо робочі місця — почнеться економічне зростання.

Якщо повернутися до показника ВВП, то його значення в Україні нижче, ніж у сусідніх країнах.

Так, згідно з даними Світового Банку, за паритетом купів-

ельної спроможності ВВП на душу населення в Україні в поточному році становить \$8790. При цьому в сусідніх країнах, таких як Польща, Білорусь та Росія, цей показник у 2–3 рази вищий. І це дуже велике відставання. Таким чином, ми знаходимося в економічному вакуумі. Тому наше завдання полягає в збільшенні інтенсивності економічних процесів (виробництва, податків, робочих місць). І це те, що ми маємо починати робити зараз. Тобто чекати, доки в нас усе стабілізується, неправильно.

Для того щоб наздоганяти сусідні країни й виходити на потрібні темпи зростання ВВП, необхідно до 14–15 темпів зростання щороку.

З іншого боку, у нас капітальні інвестиції становлять 18,3% від обсягу ВВП. При тому, що в Китаї цей рівень складає близько 41% від рівня ВВП, що й забезпечує рівень зростання країни, яке є на сьогодні. У США рівень інвестицій становить 27%, хоча там значно кращий стан інфраструктури.

Хочу зазначити, що в тому разі, якщо ми почнемо міняти дороги, мости, електричні мережі, рухомий склад, портове господарство тощо, у нас є дуже багато підприємств, які виробляють конструкційні матеріали й обладнання саме для цих сфер. Структура економіки така, що, виробляючи, ми зробимо замовлення для наших підприємств, таким чином ми забезпечимо робочі місця, а це дуже важливо для таких міст, як Харків, Запоріжжя, Дніпропетровськ, де є великі машинобудівні підприємства. Ми створимо ВВП, люди отримають заробітну плату, будуть згенеровані податки.

Важливу роль у цьому процесі мають відіграти великі державні компанії та корпорації, оскільки вони відповідають за інфраструктуру. Ми знаємо, що почалася їх реформа, але вони мають змінити модель своєї роботи на прецизійну — готувати потужні проекти, проводити переговори, організувати виконання проектів на окупній основі.

Наприклад, \$7,5 млрд, витрачені на інфраструктурні проекти, можуть зменшити рівень прогнозованого падіння ВВП до 2%, а також створити понад 240 тис. робочих місць.

Отже, наше завдання, завдання Уряду та державних компаній — розробити необхідні проекти, під які іноземні інвестори зможуть виділити нам кошти.

В. Омелян, заступник міністра інфраструктури України:

На сьогодні існує високий потенціал і резерв у держави та державних компаній. Але, на жаль, вони приховані в корупційній складовій та не ефективному управлінні. Ситуація склалася багато в чому парадоксальна: ми говоримо про відкритість і, зокрема, Міністерство інфраструктури готове допомогти кожному, хто з відкритою душею йде та готовий втілювати ті чи інші проекти, водночас бізнес все одно намагається якимось чином домовитися, в обхід цього вибудувати персональний контакт, що є достатньо тривожним сигналом для нас, і ми досі намагаємося знайти той місток прямих і відвертих взаємовідносин, спрямованих на розвиток країни. Щодо власне інфраструктурних проектів, то це дійсно двигун економіки, і світовий досвід не раз показував, що будівництво доріг та іншої інфраструктури — це перший поштовх, який дає робочі місця в багатьох секторах економіки.

У цьому питанні ми намагаємося йти декількома шляхами, тобто, коли йде мова про будівництво доріг, ми розуміємо, що в бюджеті цього року кошти на нього не передбачені, і ми бачимо майбутнє через будівництво концесійних доріг. Зрозуміло, що це питання не одного дня, але ми вже готуємо концесійні проекти в цьому напрямку.

Проте тут виникає зовсім інша проблема — великотоннажний автотранспорт, особливо в напрямку Півдня, руйнує будь-яке покриття автодороги. Тому ми працюємо над тим, щоб для великотоннажних перевезень використовувався залізничний та річковий транспорт. Щодо розвитку портів, наразі ми маємо концепцію концесії портів, а також розглядаємо варіант їх приватизації. Віримо, що, навівши порядок в управлінні та прибравши корупційні схеми, автоматично збільшимо ринкову вартість будь-якого державного об'єкта.

Хочу зазначити, що в нас є багато інших питань, пов'язаних, зі скажімо так, не зовсім дбалим ставленням до державного майна: перше, що ми зробили, коли прийшли, провели потужний фінансовий аудит із залученням «Великої четвірки».

До речі, вони погодилися надати свою допомогу на безкоштовній основі. І перші показники, які ми отримали, насправді невтішні. Але ми вважаємо, що резерви в державних компаній і корпорацій великі, і найближчим часом для їх керівників головним буде не стільки фінансова складова, скільки їх визнання як ефективних керівників.

Ключову роль у всіх процесах, звичайно ж, відіграє Укрзалізниця, що фактично становить 80% усього Мінінфраструктури. Це ключовий перевізник-монополіст, який



Робота секції «Модернізація транспортної інфраструктури»



Президія секції «Модернізація транспортної інфраструктури»



Засідання першої сесії форуму



Робота секції «Будівництво: попит на нові конструкційні матеріали»



О. Рябчин, менеджер Українського кризового медіацентру, нардеп 8-го скликання, готується до виступу



Робота секції «Розвиток енергетичної інфраструктури та енергетична безпека»



Виступ В. Омеляна



Гості форуму

формує 3–4% ВВП. Його реформа є вкрай необхідною. Чудово, що Уряд знайшов сили та сфокусував виключну увагу на її корпоратизації. Реформування має за мету реформувати структуру управління, яка наразі походить із 1943 року. Те, що ми сьогодні бачимо в армії, те саме відбувається в Укрзалізниці. Наприклад, у структурі Укрзалізниці є 7 ІТ-компаній, які виробляють власний продукт, самі собі його продають, але, на жаль, ці продукти між собою не сумісні. З іншого боку, незважаючи на всі політичні зміни, є сформований кістяк залізничників, які дивляться в майбутнє: вони здійснюють електрифікацію, запускають нові локомотиви і, найголовніше, підтримують господарство в належному стані. Разом із тим, 90% рухомого складу зношені, тобто питання заміни рухомого складу наднагальне, оскільки на 2020 рік залишиться на ходу кілька сотень вагонів. Тому наше завдання на цей рік — акціонування Укрзалізниці, зміна її структури. І ми хочемо підійти до цього завдання системно, оскільки, коли говоримо про оновлення вагонного парку, ми повинні думати про локомотиви; коли говоримо про закупівлю та модернізацію локомотивів, ми повинні дивитися, яку швидкість зможуть витримати наші рейки і яким є рівень електрифікації. Ми дивимся на західний напрямок, наприклад, дуже успішним є варіант широкої колії, яка заходить глибоко в Польщу. Як не парадоксально, довжина цієї колії — це 2% від довжини всієї Польської залізниці, але вона приносить 10% прибутку до польської скарбниці, тобто відбувається різка переорієнтація вантажопотоків. Ми багато говоримо, що Україна — транзитна держава, проте коли ми реально дивимся на цифри, вони щороку змен-

шуються. Тому ми вживаємо заходів щодо переорієнтації напрямків руху вантажного транспорту, але з урахуванням балансу товаропотоків, бо не може, наприклад, розвиватися морський транспорт за рахунок залізничного й навпаки.

М. Бланк, перший заступник генерального директора Укрзалізниці:

Говорити про роль Укрзалізниці як міжнародного перевізника, з одного боку, досить легко — це вже стали напрями маршрутів та стали коридори, зрозумілі для всіх схеми роботи, однозначне взаємне врегулювання з нашими міжнародними партнерами. З іншого боку, дуже важко — ми знаходимося в епосі кардинальних змін щодо того, що відбувається з потоками наших транзитних вантажів. За останні декілька років наші сусіди, наші конкуренти змогли здійснити низку кроків у розвитку транзитної ролі, чим дуже послабили позиції України як транзитної країни. Крім того, на сьогодні ситуація ускладнюється тим, що ми знаходимося фактично в стані бойових дій і втратили фізично частину можливостей, частину інфраструктури, що забезпечувала можливість здійснення перевезень цілого ряду транзитних вантажів. Що необхідно робити? Перше — це перегляд тієї політики, що склалася на сьогодні, і встановлення нових коридорів. Якщо говорити про перевезення в напрямку портів, то необхідно переорієнтуватися на порти Одеського та Миколаївського регіонів. Частину вантажів, що перевантажувалася в портах і слідувала до Західної Європи морем, необхідно переорієнтувати на прямий рух залізницею. Для цього, безумовно, будуть необхідні істотні інвестиції в інфраструктуру, у першу чергу, пов'язані з різною шириною колії.

По-друге, це необхідність прискорити швидкість руху на деяких ділянках. По-третє, розширення можливостей підвезення власне до портів. Це також електрифікація окремих ділянок, якими здійснюється суттєва частина перевезень у напрямку портів. Усі ці напрями роботи Укрзалізниця здійснюватиме разом із Міністерством інфраструктури, Адміністрацією морпортів України. Існують певні труднощі з реалізацією цієї політики. І в першу чергу, це відсутність необхідного фінансування. Тому ми розраховуємо виключно на приватний капітал. Проте щоб залучити цей капітал, необхідно створити певні умови. Внутрішнього капіталу в країні небагато. А зовнішні інвестиції не прийдуть у країну та Укрзалізницю, якщо ми не зможемо покращити те негативне становище, у якому сьогодні перебуває Україна. Нам необхідно підвищити кредитні рейтинги, для чого важливо виконати низку ключових реформ, серед яких і реформа залізничної галузі. Ключовий напрям зміни роботи Укрзалізниці — це відхід від регулятивних функцій, і ми зосередимося виключно на господарській діяльності. І тоді перед Укрзалізницею з боку держави має бути поставлено найважливіше завдання — стати прибутковою компанією. Саме це має стати ключовою метою господарської діяльності майбутнього АТ «Українська залізниця». Якби за основний індикатор Укрзалізниці було взято прибутковість, то їй було б працювати набагато легше. Сьогодні ж Укрзалізниця має набагато більше завдань, включаючи функцію соціального перевізника пасажирів та вантажів, і це заважає роботі.

Якщо говорити про наші взаємовідносини з державою, то на сьогодні ми маємо

закони, що виконуються односторонньо. З одного боку, законодавство передбачає те, що Укрзалізниця має виконати функцію перевізника, у тому числі соціального перевізника. З іншого боку, ми забули, коли держава виконала хоча б одне зі своїх зобов'язань щодо виділення коштів на придбання пасажирського рухомого складу, хоча, нагадаю, що за законом саме держава, а це весь народ України, має фінансувати Укрзалізницю. Цього не відбувається. При цьому ми конкуруємо з автоперевізниками, для яких інфраструктура є безкоштовною, а для нас утримання інфраструктури залишається основною видатковою частиною.

Якщо ми не змінимо модель взаємовідносин із державою і не перейдемо на економічно-обгрунтовану модель, Укрзалізниця не зможе розвиватися ні як повноцінний провайдер послуг, ні як компанія, що приносить прибуток до державної скарбниці. Це ключові речі, які мають бути вирішені під час реформування.

Існує ще низка аспектів. Зокрема, це соціальний аспект: на сьогодні Укрзалізниця — це понад 300-тисячний колектив. Продуктивність праці дуже низька. Щоб не втратити суттєву частину колективу, ми перейшли на 4-денний робочий тиждень. Я розумію, що це неправильне управлінське рішення, ми приймали його разом із керівниками всіх залізниць і знаємо, що воно неправильне. Проте це рішення тимчасове, і ми обов'язково повернемося назад. Але для цього нам необхідно переглянути показники продуктивності праці в розрахунку на здійснювану нами роботу, це переважно означатиме, що ми будемо змушені проводити скорочення персоналу.



Л. Шоломицька, представник Мінрегоінбуду, доповідає щодо ціноутворення у будівництві



Слово має А. Шабала, голова правління ПАТ «Крюківський вагобудівний завод»

Проблема в тому, що для багатьох із професіоналів цієї галузі немає альтернативних робочих місць. У цьому питанні ми розраховуємо на діалог із державою, що дозволить нам нівелювати соціальні наслідки таких скорочень. І наразі ми співпрацюємо зі Світовим Банком для того, щоб передбачити цілий комплекс заходів, що в подальшому дозволять знизити навантаження щодо цієї соціальної функції Укрзалізниці.

Підсумовуючи вищесказане, хочу зазначити, що, виконавши ці завдання, ми зможемо забезпечити базові умови для залучення капіталу. І вже тоді постануть завдання щодо доступу до інфраструктури для всіх та участі компанії в проектах ДПП у межах розбудови інфраструктури. Нагадаю, такий досвід ми вже маємо, зокрема це досвід співпраці з великим оператором у портовій сфері — компанією «Трансінвестсервіс», коли ми використали їх ресурс

для будівництва нової залізничної гілки. Наразі програми допрацьовані, і необхідно, спираючись на них, розвивати й інфраструктурні проекти. Урешті-решт функція будь-якого економіста та менеджера полягає в правильному розподілі ресурсів, які завжди обмежені. Для Укрзалізниці зробити це самостійно завжди було одним із найскладніших завдань, тому необхідно буде залучити приватний капітал. Це буде відбуватися за новими європейськими правилами на умовах відкритості та прозорості, рівного доступу до інфраструктури, але таким чином, щоб найближчим часом функція економічної ефективності Укрзалізниці стала загальнодоступною і зрозумілою для всіх — починаючи від пасажирів приміського електропоїзда і закінчуючи Президентом країни. ☺

Надійшло до редакції
03.02.2015 р.