

Д. Горбач, аналітик,

В. Кузик, журналіст, Аналітична команда Інформаційної кампанії «Сильніші разом!»

КІНЦЕВА МЕТА РЕФОРМУВАННЯ УКРЗАЛІЗНИЦІ — ПРИБУТКОВА ПУБЛІЧНА КОМПАНІЯ, ЩО ПРАЦЮЄ ЗА ПРОЗОРИМИ СХЕМАМИ

Головна мета реформ залізниці в усіх країнах — припинити фінансування пасажирських перевезень за рахунок вантажних та дати можливість перевізнику інвестувати в модернізацію інфраструктури.

Реформування залізничного транспорту України є одним із важливих питань країни. Реалізація реформи залізниці почалася ще в лютому 2012 року з прийняття двох законів: «Про особливості створення ПАТ на базі Укрзалізниці» та «Про внесення змін до закону про залізничний транспорт». Реформування мало відбуватися в 3 етапи. На першому етапі (у 2012–2013 рр.) завданням було створити державне акціонерне товариство, на другому (до 2015 року) — вертикально інтегровані транспортні системи (тобто кілька компаній, які займаються різними напрямками діяльності, але якими керує один власник), на третьому — припинити субсидювання пасажирських перевезень за рахунок вантажних.

За зазначений період зміни в залізничній галузі запам'яталися резонансним скасуванням «нічних» поїздів між деякими містами, подорожчанням квитків, оновленням парку поїздів за рахунок південнокорейських поїздів Hyundai Rotem. Щоправда, цим «реформу» було вичерпано: накопичення непопулярних реформ (підвищення пенсійного віку, медична реформа) і без того викликало напруження в суспільстві.

Проте реформа залізничної галузі — довгостроковий проект не тільки для України. У деяких європейських країнах процеси реструктуризації тривають уже понад 20 років.

► Польський сценарій

Найближчий до України приклад — це трансформації залізничного господарства в Польщі. Національний оператор, РКР (Polskie Koleje

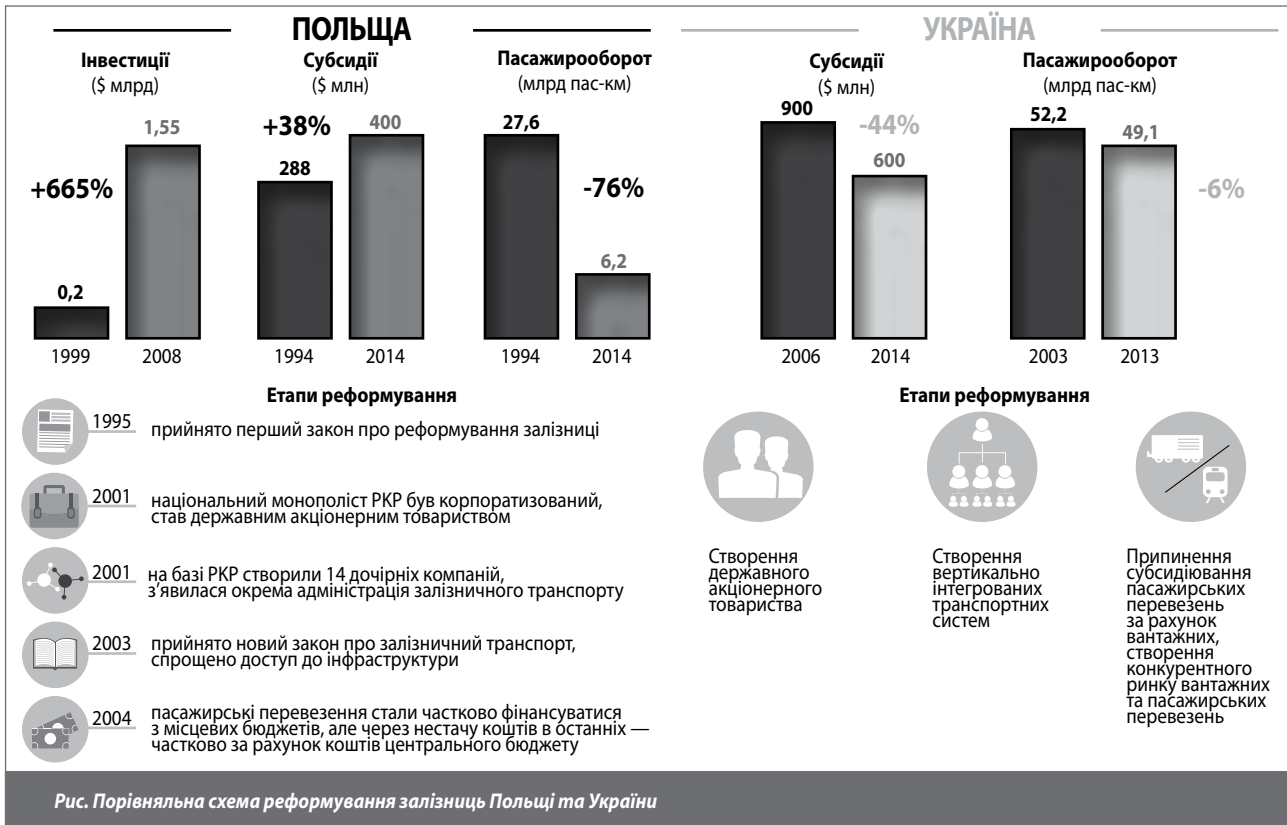
Państwowe), уже до кінця 1980-х років страждав від недоінвестування: на початку 1990-х проблеми багаторазово посилювалися через скорочення обсягу вантажних перевезень. Позначився не лише розрив господарських зв'язків і рецесія, але й конкуренція з боку автомобільних перевізників. У 90-х рр. доходи РКР від вантажних перевезень зменшилися на 67%, вантажообіг скоротився на 34%, а пасажирооборот — на 48%, але й коштів на дотації пасажироперевезень все одно не вистачало. Відтак до кінця 1999 року обсяг субсидювання залізниці з держбюджету досяг 2% ВВП.

Природно, що в таких умовах ніхто не займався інвестиціями: зроставав рівень зносу інфраструктури, швидкість руху довелось обмежувати, щоб уникнути аварій.

У 1995 році було прийнято перший закон про реформування залізниці, що передбачав структурний поділ РКР на окремі компанії, з 1997 року — інші оператори отримали доступ до шляхів. Із січня 2001 року РКР стала державним акціонерним товариством, а з 2006 року доступ дали й зарубіжним операторам.

У секторі вантажних перевезень з'явилася конкуренція, він був звільнений від тягаря субсидювання пасажирських перевезень (його переклали на держбюджет, як і в більшості європейських країн). Більше того, держава почала субсидювати витрати на підтримку інфраструктури в робочому стані.

Пасажирські перевезення розділили за пріоритетністю й «соціальністю». У сегменті далекого сполучення спробували спочатку ввести принцип повного самофінансування, але



потім прийшли до змішаної моделі: існували «соціальні» та «комерційні» рейси з різними цінами. З'ясувалося, що в країні просто немає достатнього платоспроможного попиту: більшість людей не має коштів на поїздку за «комерційними» цінами, а більш заможні громадяни надають перевагу поїздки у власному авто.

Корпоратизація сама по собі не врятувала фінансове становище РКР. Аби вижити, компанії довелося не тільки залучати державне фінансування та брати кредити, а й розпродавати майно й скорочувати штат: протягом 1990–2009 рр. він скоротився на 60% — головним чином за рахунок дострокового виходу працівників на пенсію й пропозиції щедрої вихідної допомоги в разі добровільного звільнення.

Прибутковий бізнес вантажних перевезень був переведений повністю на ринкові рейки, а пасажирські перевезення, що виконують важливу соціальну функцію, фінансуються суспільством — як й інфраструктура.

► **Україна: пункт призначення**

В Україні залізничний транспорт ще більш важливий, ніж у ЄС. На част-

ку Укрзалізниці припадає 83% вантажообігу (у ЄС — 19%), у міжміському пасажирообороті Укрзалізниця займає 40% (у ЄС — до 10%).

Ще одна особливість — масштаби українських заліниць. За протяжністю шляхів (21,7 тис. км) Україна посідає третє місце в Європі, а за більшістю показників перебуває в десятці найбільших заліниць світу. Звідси відповідний масштаб доходів, витрат, субсидій тощо.

Головні проблеми Укрзалізниці — катастрофічний рівень зносу інфраструктури та рухомого складу (наприклад, 93% парку маневрових тепловозів експлуатується за межами нормативно встановленого терміну — 25 років) і збитковість пасажирських перевезень (у 2014 році збиток від надання цього виду послуг, у всіх видах сполучення, перевищив 7,9 млрд грн).

Утім, пасажирські перевезення збиткові в усій Європі, щоправда, субсидюють їх в основному прямо з держбюджету. В Україні досі субсидюють за перехресним принципом: прибуток, одержаний від вантажних перевезень, частково спрямовують на погашення збитків від пасажирських. Окрім того, Укрзалізниця недоотримує від держави кошти за

провезення пільговиків. За підсумками 9 місяців 2014 року їх «обслужили» на 432 млн грн, а держава та місцева влада компенсували лише 132 млн, або 31%.

За реформу залізниці доведеться знову братися нинішній владі, у т. ч. і скорочувати апарат підприємства в рамках реалізації третього напрямку — корпоратизації.

Схоже, теперішні очільники держави також обережно ставляться до пасажирських перевезень, яким на тлі подорожчання бензину буде надавати перевагу все більша частина населення. Цей напрям так чи інакше доведеться фінансувати, але більш розумно робити це за прийнятою в ЄС схемою: безпосередньо з бюджету, а не за рахунок вантажоперевезень самого оператора, що створює додаткові можливості для зловживань.

Реформа Укрзалізниці обтяжена можливими соціальними наслідками, але одночасно необхідна: її кінцева мета — прибуткова публічна компанія, що працює за прозорими схемами. ☞

Надійшло до редакції
19.03.2015 р.