

Н. П. СНИТКО, Н. С. СОКОЛОВСКАЯ, И. В. РАДИОНОВ
(Государственная администрация железнодорожного транспорта Украины)

НЕОБХОДИМОСТЬ И ЦЕЛИ РЕФОРМИРОВАНИЯ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО ТРАНСПОРТА В УКРАИНЕ

Критичний фізичний і моральний знос основних засобів в усіх господарствах залізниць України, перехресне субсидування пасажирських перевезень за рахунок вантажних, «інвестиційний голод», відсутність державної підтримки галузі призвели до необхідності реформування залізничного транспорту в Україні. В статті розглянуті шляхи і механізми державного регулювання становища, яке склалося у галузі.

Критический физический и моральный износ основных средств во всех хозяйствах железных дорог Украины, перекрестное субсидирование пассажирских перевозок за счет грузовых, «инвестиционный голод», отсутствие государственной поддержки отрасли вызвали необходимость реформирования железнодорожного транспорта Украины. В статье авторами рассмотрены пути и механизмы государственного регулирования сложившегося положения в отрасли.

The critical obsolescence of basic facilities in all economies of railways of Ukraine physical and, and cross subsidizing of passenger transportations due to freight, «investment hunger» absence of state support of industry, caused the necessity of reformation of rail-way transport of Ukraine. In the article authors consider ways and mechanisms of government control of the folded position in industry.

Вступ. Железнодорожный транспорт является определяющим для транспортного обеспечения развития экономики государства относительно массовых грузовых и пассажирских перевозок.

Для удовлетворения потребностей экономики страны и успешной конкуренции на транспортном рынке железные дороги должны наращивать объемы перевозок, повышать скорости движения и качество транспортных услуг. Однако техническое состояние транспортных средств, в первую очередь пути и подвижного состава, уже не позволяет сохранить даже существующие объемы и скорости движения.

Принимаемые меры не позволяют остановить критический износ основных фондов, который продолжает увеличиваться.

Так, за период с 1992 года износ основных производственных фондов возрос с 38 до 78 %, при этом износ тепловозов составляет 91,9 %, электровозов 88,5 %, пассажирских вагонов 82,9 %, грузовых вагонов 70,7 %. Массово эксплуатируется тяговый подвижной состав (пассажирские и грузовые вагоны), которые отработали установленный нормативный срок службы. Все это ведет к накоплению физически и морально устаревшей техники, сокращает провозные возможности железнодорожной сети, ухудшает условия безопасности.

Аналогичное положение с основными фондами сложилось в путевом и других хозяйствах инфраструктуры железных дорог.

До настоящего времени это остро не сказывалось на показателях работы железных дорог вследствие значительного падения объемов перевозок и сравнительно большого срока службы основных фондов.

Однако уже в ближайшем будущем, по мере выхода из строя основных средств, ситуация может привести к непредсказуемым последствиям.

В последние 6 лет, несмотря на то, что резервы провозных возможностей железных дорог исчерпались, инвестиционные потребности железнодорожного транспорта удовлетворялись всего на одну треть.

Наступил инвестиционный «голод», потому как потребность в инвестициях обеспечивается собственными источниками всего на 20...28 %, заемные средства покрывают потребность на 8...18 %.

Отрасль практически не получает финансовую поддержку из Государственного бюджета, как это предусмотрено статьями 9 и 10 Закона Украины «О железнодорожном транспорте», но при этом железные дороги своевременно и в полном объеме перечисляют средства в бюджеты всех уровней. В 2006 году размер уплаты налогов и платежей составил более 6,6 млрд. грн. Доля налогов в доходах железнодорожного транспорта возросла за последние 5 лет в 1,7 раза, тогда как доля амортизационных отчислений сократилась почти в 2 раза.

По сути, все эти годы железнодорожный

транспорт, не обновляясь, кредитовал развитие экономики страны и наполнение бюджета.

К тому же, железные дороги несут дополнительную нагрузку из-за социально важных пассажирских перевозок, убытки от которых за 2006 год составили 3,3 млрд грн, что почти на 50 % больше, чем в 2005 году.

Убытки от пассажирских перевозок покрываются за счет прибыли от рентабельных грузовых перевозок. Из прибыли, полученной от грузовых перевозок, больше 4,6 млрд грн (72 %) направлено на покрытие убыточного результата от пассажирских перевозок.

Постановка задачи. Принимаемые меры экономического воздействия на сложившуюся ситуацию в отрасли не дают положительных результатов, поэтому Государственная администрация железнодорожного транспорта Украины видит выход из данной ситуации в осуществлении кардинальных мер по оздоровлению отрасли путем ее реформирования.

Результаты. Данная ситуация является следствием низких тарифов на пассажирские перевозки, которые регулируются органами государственной и местной власти, а также льгот на проезд, установленных ими для 25 категорий граждан. Из-за отсутствия механизма компенсации этих убытков, уровень их возмещения в 2006 году составил всего 2,8 % от общего объема убытков.

Значительно отражается на работе железных дорог несовершенная система тарифов. Уровень тарифов на грузовые перевозки ниже, чем в странах СНГ в среднем в 2 раза, а в странах Европейского Союза – в 3-4 раза.

Главная причина сложившегося положения – нарушение процесса простого воспроизводства средств производства из-за постоянного дефицита инвестиций на обновление основных фондов, прежде всего, в связи с недостаточностью основного источника собственных средств – амортизационных отчислений.

В ходе инфляционных процессов допущено значительное, больше чем в 4 раза, отставание балансовой стоимости основных фондов от справедливой их стоимости, что привело к соответствующему сокращению амортизационных отчислений, и необоснованному завышению прибыли, которая на 75...80 % отчисляется в бюджет в виде налогов.

В связи с этим перед железнодорожным транспортом встал вопрос проведения переоценки основных средств. Проводимая работа по переоценке основных фондов, которая началась в 2006 году и будет закончена в 2007 году,

даст возможность увеличить амортизационные отчисления с 1,8 млрд. грн. до 6,5 млрд. грн.

Таким образом, основной проблемой развития железнодорожного транспорта, которую необходимо решить в процессе его реформирования, является необходимость увеличения инвестиций в обновление основных фондов, прежде всего возобновления принципа простого их воспроизводства за счет собственных источников – амортизационных отчислений и прибыли, а также привлечения внешних инвестиций, в том числе частных.

Единственным выходом из сложившейся ситуации является проведение реформирования отрасли, внедрение на железнодорожном транспорте рыночных механизмов хозяйствования.

27 декабря 2006 года Распоряжением Кабинета Министров Украины № 651-р была утверждена Концепция Государственной программы реформирования железнодорожного транспорта. В настоящее время разрабатывается проект Государственной программы реформирования железнодорожного транспорта.

В соответствии с этой программой целями реформирования железнодорожного транспорта являются:

- создание условий для значительного повышения объема инвестиций в обновление основных фондов отрасли и ее развитие;
- повышение устойчивости работы железнодорожного транспорта, его доступности;
- безопасность и качество предоставляемых услуг для обеспечения единого экономического пространства страны, использования ее транзитного потенциала и общенационального экономического развития;
- сокращение совокупных общеэкономических расходов на перевозки грузов железнодорожным транспортом;
- удовлетворение возрастающего спроса на услуги железнодорожного транспорта;
- формирование единой гармоничной транспортной системы страны.

С целью повышения эффективности функционирования отрасли одним из основных заданий реформирования железнодорожного транспорта является создание условий для развития конкурентной среды.

Рыночная трансформация отрасли предусматривает:

- разграничение в системе железнодорожного транспорта естественно-монопольного и конкурентного секторов;
- создание условий для демонополизации отдельных сфер деятельности и развития конкуренции;

- обеспечение доступности инфраструктуры железных дорог для пользователей;
- формирование структуры управления по видам коммерческой деятельности;
- постепенное разгосударствление конкурентного сектора.

Внутренняя трансформация отрасли будет проводиться путем создания вертикально интегрированных структур по основным видам деятельности с разграничением финансового учета доходов и расходов. Предусматривается выделение следующих основных видов деятельности:

- пассажирские перевозки во внутригосударственном (кроме пригородного) и международном сообщениях;
- пассажирские перевозки в пригородном сообщении;
- грузовые перевозки;
- содержание, эксплуатация и ремонт объектов инфраструктуры железнодорожного транспорта общего пользования;
- услуги локомотивной тяги;
- ремонт подвижного состава;
- строительство объектов инфраструктуры железнодорожного транспорта общего пользования;
- научно-исследовательские и опытно-конструкторские работы;
- содержание объектов социальной сферы;
- прочие виды деятельности.

Разделение грузовых, пассажирских пригородных и пассажирских в дальнем сообщении перевозок в результате реформирования обусловлено разницей соответствующих рынков, основных фондов и технических средств, которые используются в этих видах деятельности. Это разделение позволит более точно и своевременно определять прямые и общие расходы по видам деятельности.

Виды деятельности, непосредственно не связанные с перевозками, должны быть обособлены с последующим их выведением из системы железнодорожного транспорта, поскольку они могут быть ориентированы на прочих потребителей услуг и предоставлять другие возможности для специализации.

Прозрачность деятельности предприятий железнодорожного транспорта, которая будет достигнута путем их разделения, принесет ряд существенных преимуществ:

станет прозрачным механизм перекрестного субсидирования, что создаст основу для принятия решений относительно убыточных видов деятельности;

– будут определены области сокращения эксплуатационных расходов;

– прозрачная структура расходов будет способствовать установлению оптимального уровня тарифов;

– станут более эффективными решения относительно общего развития отрасли.

В настоящее время на основании распоряжения Кабинета Министров Украины, которым одобрена Концепция, по поручению Минтрансвязи в Укрзалізнице разработан проект Государственной программы реформирования железнодорожного транспорта, который находится на согласовании в Министерстве транспорта и связи Украины и в соответствии с Регламентом будет представлен в Кабинет Министров Украины.

Одним из важнейших элементов этой Программы является повышение эффективности железнодорожного транспорта, в частности, осуществление мероприятий, направленных на значительное увеличение инвестиций в развитие и техническое перевооружение железных дорог.

Потребность в капитальных инвестициях на период проведения реформы составит около 94,5 млрд грн в ценах 2006 года.

Недостающие средства в сумме 26,3 млрд грн намечается привлечь в результате рыночной трансформации отрасли, в частности путем:

– осуществления мероприятий, которые позволят расширить долю частного сектора на рынке грузовых перевозок до 50 %, пассажирских перевозок от 10 до 15 %, а это обеспечит привлечение частных инвестиций в сумме около 15 млрд грн.;

– привлечения кредитных ресурсов и механизма лизинга, что даст возможность использовать для приближения сроков инвестирования в обновление основных фондов и реализации перспективных проектов стратегического развития отрасли, повышения уровня ее конкурентоспособности на рынке транспортных услуг, становления Украины как транзитного транспортного государства.

На третьем этапе за счет продажи неконтрольного пакета акций дочерних предприятий и зависимых компаний на фондовом рынке можно будет получить еще около 8 млрд грн.

Таким образом, реализация намеченного позволит в 4 раза увеличить инвестиции в обновление технических средств и предотвратить дестабилизационные процессы, которые развиваются.

По предварительным расчетам в результате реформ в 2015 г. в сравнении с 2006 г. объемы грузовых перевозок увеличатся на 22 %, пассажирских – на 16 %, износ основных фондов сократится до 66 %, производительность труда на железнодорожном транспорте повысится в 1,6 раза, сопоставимые эксплуатационные расходы сократятся на 15 %.

Для решения проблемы «инвестиционного голода», на предприятиях железнодорожного транспорта Украины, начиная со II полугодия 2006 года, осуществляется постепенная переоценка основных средств, которая даст возможность увеличить амортизационные отчисления в 2007 году ориентировочно до 6,5 млрд грн.

Для обеспечения доходных поступлений с целью создания собственного источника обновления основных средств в сумме 6,5 млрд грн необходимо уже в 2007 году увеличить тарифы на грузовые перевозки на 25...30 %.

Такой шаг нужно сделать один раз и сейчас. В дальнейшем тарифы могут лишь индексироваться на уровень инфляции согласно соответствующей методике.

Учитывая критическое состояние основных фондов, чтобы не остановиться, мы уже сегодня привлекаем значительные заемные средства. Это кредит ЕБРР в соответствии с кредитным соглашением, ратифицированным 1 декабря 2006 г.

Проектом предполагается закупка современных пассажирских вагонов (\$27 млн), путевой техники (\$49 млн) и строительство нового двухпутного Бескидского туннеля в Карпатах стоимостью \$40 млн. Привлекаются средства и других инвесторов.

Общий объем капитальных инвестиций в 2007 году планируется в сумме 8,7 млрд грн, в т. ч. 2,2 млрд грн – собственные средства, 2,3 млрд грн – кредитные ресурсы, 4,2 млрд грн – средства, привлеченные путем реализации механизма финансового лизинга.

Это означает, что впервые в истории железнодорожного транспорта Украины в текущем году инвестиции в основные фонды будут отвечать потребностям нашей отрасли.

Выводы. Чтобы сохранить размеры инвестиций на последующий период, нужна поддержка правительством начинаемых реформ.

Его реализация позволит в сжатые сроки подготовить необходимую нормативно-правовую базу и реализовать в полном объеме намечаемые реформы.

Первоочередным в процессе реализации концепции является принятие Верховной Радой

Украины Закона Украины «Об особенностях управления и распоряжения имуществом железнодорожного транспорта общего пользования».

Этот документ определяет перечень имущества, из которого будет формироваться уставный фонд Компании, а также порядок его формирования, запрещает отчуждение акций Компании, которые на 100 % будут принадлежать государству, и имущества, относящегося к инфраструктуре.

Проектом предусматривается передача в уставный фонд социальных объектов (кроме жилья), которые находятся на балансе железных дорог, и части ведомственных медицинских учреждений. Последнее очень важно для обеспечения эффективной работы железнодорожного транспорта, безопасности движения и предотвращения негативных социальных явлений.

Кроме этого, проектом определяются особенности управления Компанией. Функции единственного акционера должны принадлежать Кабинету Министров Украины. Наблюдательный совет КМУ создается из числа представителей Правительства, Минтрансвязи, Антимонопольного комитета, Фонда госимущества и других центральных органов, что обеспечит прозрачность и коллегиальность управленческих решений.

В Российской Федерации аналогичный орган возглавляет вице-премьер-министр.

В настоящее время с целью проведения подготовительных мероприятий касательно формирования уставного фонда ДАК «УЗ», для получения исчерпывающей информации о состоянии имущества железнодорожного транспорта, подтверждения данных бухгалтерского учета и составления перечня оборотных активов издан приказ Укрзалізничці от 05 февраля 2007 г. № 085-Ц о проведении инвентаризации оборотных активов.

Одним из основных вопросов подготовительных мероприятий с целью формирования уставного фонда ДАК «УЗ» является оформление и регистрация свидетельств о праве собственности на объекты недвижимого имущества и государственных актов на право постоянного пользования земельными участками в соответствии с действующим законодательством.

С этой целью необходимо:

– активизировать работу с местными бюро технической инвентаризации по получению свидетельств на право собственности на объекты недвижимого имущества предприятий железнодорожного транспорта;

– усилить работу с местными органами власти по получению государственных актов на право постоянного пользования земельными участками под объектами железных дорог.

Особое внимание следует уделить объектам жилищно-коммунального хозяйства, социально-культурной и оздоровительно-спортивной сферы. Необходимо принять обоснованное решение относительно сохранения таких объектов в структуре железнодорожного транспорта или их отчуждения в связи с нецелесообразностью их дальнейшего использования.

Среди первоочередных мероприятий Укрзалізниці по реформуванню залізничного транспорту і створенню ДАК «УЗ» в сен-

тябрі 2007 г. необхідно провести інвентаризацію активів і обов'язків підприємств залізничного транспорту, а також произвести их оценку по справедливой стоимости.

БИБЛИОГРАФИЧЕСКИЙ СПИСОК

1. Концепция государственного реформирования железнодорожного транспорта Украины.
2. Бланк И. А. Инвестиционный менеджмент. – К.: Эльга. – Н.: Ника-Центр, 2002. – 448 с.
3. Партин Г. О. Фінанси підприємства / Г. О. Партин, А. Г. Загородей. – Львів: ЛБІ НБУ, 2003.

Поступила в редакцию 30.07.2007.