

СТАН І ПРОБЛЕМИ РЕФОРМУВАННЯ ВАГОННОГО ГОСПОДАРСТВА УКРЗАЛІЗНИЦІ

STATE AND PROBLEMS OF RAILROAD CARS ECONOMY REFORM OF UKRZALIZNYTSYA

Аліна СТУКАЛО,
Державний економіко-технологічний
університет транспорту, Київ



Alina STUKALO,
State Economy and Technology University
of Transport, Kyiv

Переформування Укрзалізниці в бізнес-орієнтовану компанію на основі впровадження сучасних принципів і стандартів кооперативного управління передбачає **виділення перевезення із монопольного сегменту як окремого виду економічної діяльності**. Це обумовлює необхідність створення конкурентного середовища у сфері надання послуг щодо перевезення вантажів, що зумовлює зміну співвідношення між інвентарним парком загального користування й приватним парком вантажних вагонів.

Безсумнівно, причиною виникнення цієї проблеми є те, що в останні роки через критично низький обсяг інвестицій у залізничну галузь набула загрозливих рис ситуація з технічним станом вантажних вагонів парку загального користування. Так, кількість придатного у технічному відношенні парку за останні десять років зменшилась майже удвічі, незважаючи на зусилля залізниці щодо продовження його ресурсу за допомогою ремонтів [1].

Ці обставини змусили великих вантажовідправників створювати свої власні операторські компанії для уникнення збоїв у вивезенні продукції. Промислові підприємства йшли на це вимушено, хоча використання інвентарного парку загального користування є більш вигідним, оскільки в такій ситуації відсутній зворотний порожній пробіг вагону, тоді як при використанні приватного парку виникає потреба в поверненні порожнього вагону, адже за нього потрібно платити, а це дуже значні витрати.

Економічні питання підвищення якості вантажних перевезень, які здійснюються різними власниками рухомого складу, а також підвищення ефективності використання парку вантажних вагонів різної приналежності отримали відображення у фундаментальних науково-теоретичних роботах багатьох вітчизняних вчених.

Метою даної статті є аналіз стану інвентарного парку вантажних вагонів та дослідження основних етапів трансформації Укрзалізниці в публічне акціонерне товариство і створення державного акціонерного товариства (ДАТ).

За останні роки частка власних вантажних вагонів в загальному експлуатаційному парку зросла з 13,7% у 2002 році до 36,1% у 2011. Динаміку показано на **рис. 1 та 2**.

Той факт, що середній термін перебування українського вагона за кордоном у 2011 році становив понад 38 діб, спонукав Укрзалізницю періодично проводити процедуру термінового повернення вагонів з країн СНД, яка визначена правилами їх користування. Так, останні роки в середньому за кордоном перебували 4143 критих вагони, тобто понад 55% загального парку цього виду рухомого складу. Не краща ситуація і зі спеціальним рухомих складом. Наприклад, за межами України знаходилося 53% платформ. Їхній середній термін повернення ще більший – 46 діб, а інколи й кілька місяців. Це при тому, що середній термін обертання російського чи білоруського вагона в Україні становить лише 5-6 діб, українського в Росії – 18,5 доби. Наразі в інвентарному парку Укрзалізниці перебуває 47,7 тис. напіввагонів, з яких близько 7 тис. постійно знаходять-

ся в країнах СНД, зокрема 3 тис. – в Російській Федерації. Крім того, 32 тис. напіввагонів належать вітчизняним підприємствам, які частково або повністю забезпечують своє виробництво власним вагонним парком. Вихід із цієї ситуації Укрзаліниця бачить в **переоформленні загального парку рухомого складу залізниці в статус приватного** [2]. З початку 2012 року інвентарний парк залізниці було передано на баланс державним підприємствам, які підпорядковані Укрзалізниці. Як вважає керівництво Укрзалізниці, у вагонів з'явиться справжній господар, адже саме він відповідатиме за їхній технічний стан. Він же унеможливить використання вагонів залізничними адміністраціями інших країн без дозволу власника. При цьому керівництво Укрзалізниці запевнило, що Україна спроможна уникнути помилок, яких припустились її північні сусіди, тобто уникнути неефективного використання вагонного парку, як це відбулось у Росії, де при збільшенні парку універсальних напіввагонів за останніх три-п'ять років погіршилися показники його експлуатації. Це сталося тому, що кожен власник бажав працювати лише на певних дохідних напрямках з високорентабельним вантажем.

У цьому контексті Укрзалізницею заплановано, що Держпідприємство «Український транспортно-логістичний центр» (УТЛЦ) створить загальний пул, до якого увійдуть вагони існуючих і нових операторських компаній, а також рухомий склад приватних операторів. Цей єдиний парк буде управлятися з єдиного диспетчерського центру.

Причому керівництво Укрзалізниці також переконливо поінформувало громадськість про те, що нещодавно створене для організації вантажних залізничних перевезень Держпідприємство «Український транспортно-логістичний центр» (УТЛЦ)

уклало договори зі створюваними вагонними компаніями і основними вантажовідправниками на 2012 рік, які будуть регламентувати роботу з вагонами і змінять статус з «інвентарного» на «власний». Також було повідомлено, що в даний час УТЛЦ почав кампанію з укладання договорів з експедиторськими і операторськими компаніями, які мають свій рухомий склад, для роботи загальним пулом вагонів і веде переговори із залізничними адміністраціями країн СНД для забезпечення управління парком українських вагонів за межами України та іноземними вагонами на території України. Планується, що схема, при якій за кожним типом вагонів буде закріплений власник в особі державного підприємства, буде поширена й на інші види вантажного рухомого складу. Зокрема, криті вагони будуть передані на баланс ДП «Український державний центр рефрижераторних перевезень «Укррефтранс», платформи і транспортери – на баланс Українського державного центру транспортного сервісу «Ліски», спеціальний рухомий склад – на баланс ДП «Стрийський вагоноремонтний завод».

Проте ДП «Український транспортно-логістичний центр», який діє на підставі довіреності від імені Укрзалізниці №134 від 30.11.2011 р., розпочав свою діяльність з того, що почав підписання договорів на 2012 рік з експедиторами, в яких мова йде лише про платежі за транзит, а умови

Розглядаються актуальні проблеми реформування залізничного транспорту України. Проаналізовано стан інвентарного парку вантажних вагонів, а також розглядаються основні проблеми перебування українського вагону за кордоном. Досліджуються основні етапи трансформації Укрзалізниці в публічне акціонерне товариство і створення державного акціонерного товариства (ДАТ). Розглядаються основні проблеми, що виникають при створенні державного акціонерного товариства та шляхи їх вирішення.

Actual problems of railway reform in Ukraine are investigated. The state of inventory park of freight cars and the basic problems of Ukrainian wagon stay abroad is analyzed. It is investigated the basic stages of transformation Ukrzaliznytsya in public joint stock company and create a state corporation (DBP). The main problems encountered when creating a state corporation and their solutions are examined.

Рис. 1. Динаміка зміни загального експлуатаційного парку вантажних вагонів та парку власних вагонів

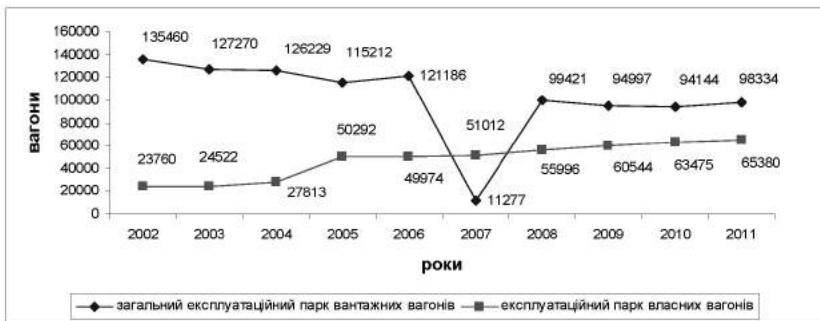
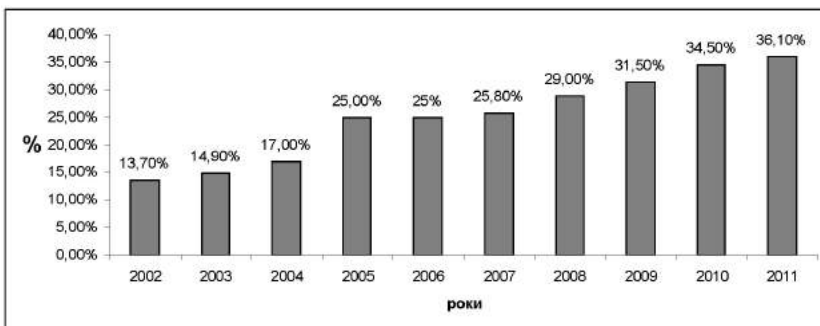


Рис. 2. Процентне співвідношення власних вагонів до інвентарного парку загального використання



подання рухомого складу просто відсутні. Зрозуміло, що в підписанні договору з ДП «Український транспортно-логістичний центр» без одночасного підписання договору про забезпечення вагонами інвентарного парку в статусі «приватного» немає ніякого сенсу. Навіть в січні 2012 року, коли розпочався новий договірний період, Укрзалізниця офіційно не оголосила учасникам транзиту умови роботи не тільки з напіввагонами, а й з платформами, критими вагонами, іншими видами рухомого складу, однак заборонила відправку вантажів на експорт і транзит у вагонах інвентарного парку Укрзалізниці. Внаслідок цього переважна кількість рухомого складу залізниці, що обслуговувала транзитні та експортні перевезення, опинилась на простой.

Окрім того, Державна адміністрація залізничного транспорту «Укрзалізниця» має намір розпочати у 2012 році **трансформацію Укрзалізниці в публічне акціонерне товариство і завершити створенням державного акціонерного товариства (ДАТ) до 2013 року** [3]. За рік планується реально оцінити вартість основних фондів, розділити фінансові потоки кожного із напрямів діяльності, створити умови для надходження інвестицій, насамперед у вантажні перевезення, і забезпечити рівний доступ до інфраструктури всіх суб'єктів ринку. Тобто на першому етапі (2012-2013 роки) буде **створено єдину державну акціонерну компанію і розподілено функції між нею і державою**. На другому етапі (2013-2015 роки) будуть **утворені вертикально-інтегровані виробничо-технологічні структури залізничного транспорту, структуровані за видами діяльності**. На третьому етапі (2016-2019 роки) буде **ліквідовано перехресне субсидування пасажирських перевезень за рахунок вантажних і утворено господарське товариство у сфері пасажирських перевезень**.

Водночас фактичний стан справ щодо питань реформування системи управління залізничного транспорту в частині вантажних перевезень, як показує аналіз ситуації, свідчить про непрозорість, непослідовність, поспішність, переслідування вузьковідомчих інтересів у діях адміністрації Укрзалізниці, що несе в собі загрозу руйнації залізничного комплексу України і знищення транзитного потенціалу країни, а саме:

1. Вкрай невиважені, необґрунтовані, непослідовні, непередбачливі рішення, а в переважній більшості неправомірні дії Державної адміністрації залізничного транспорту України «Укрзалізниця» в напрямі зміни статусу рухомого складу з «інвентарного» на «власний» та передчасна передача

його конкретним підприємствам на незрозумілих правах до юридичного створення державного акціонерного товариства (ДАТ), незважаючи на вимоги законів України «Про внесення змін до Закону України «Про залізничний транспорт», та «Про особливості утворення державного акціонерного товариства залізничного транспорту загального користування». У цих документах зазначено, що майно залізничного транспорту загального користування АТ «Укрзалізниця» не можна відчужувати, передавати в користування, в оренду, лізинг, концесію, управління, заставу, вносити до статутного (складеного) капіталу суб'єктів господарювання, проводити списання, продаж, безоплатну передачу, надання в користування, оренду, обмін, а також виводити з експлуатації рухомого складу, у тому числі контейнери. Це повинно здійснюватися лише відповідно до законодавства та Статуту ДАТ «Укрзалізниця». Вона фактично позбавляє вітчизняні транспортно-експедиторські та термінальні компанії, а також вітчизняних експортерів:

- можливості конкурувати на ринку міжнародних залізничних перевезень;
- комплексно обслуговувати експортні, транзитні вантажопотоки, утримувати та нарощувати їх обсяги;
- виконувати передбачені контрактами строки відправлення, доставки і переробки вантажів, а також:
- порушує всі діючі договори з клієнтами залізниці;
- змушує інозалізничі припинити прийом вантажів у транзитному сполученні через Україну;
- суттєво обмежує транзитні можливості залізниць України;

- повністю витісняє вітчизняні транспортно-експедиторські та термінальні компанії з ринку міжнародних залізничних перевезень;
- зменшує доходи та валютні надходження в економіку держави;
- різко зменшує бюджетні надходження від даної сфери діяльності.

2. Без огляду на реальні потреби ринку залізничних перевезень України, потреби суб'єктів господарювання – контрагентів залізниці та інтереси суспільства як такого, поспішне створення наприкінці 2011 року Держпідприємства «Український транспортно-логістичний центр» (УТЛЦ) для організації вантажних залізничних перевезень без дієвого механізму його нормативно-правового функціонування в складі Укрзалізниці та на ринку міжнародних перевезень внесло хаос у договірну компанію 2012 року та спричинило виникнення комерційних компаній-посередників, діяльність яких цілком прогнозовано:

- стимулює зростання тарифів на залізничні перевезення в середньому щодо експорту - імпорту – на 33%, транзиту – до 50% ;
- суттєво збільшує собівартість внутрішніх та зовнішніх перевезень;
- повністю руйнує правові стосунки учасників ринку міжнародних залізничних перевезень.

В Україні з грудня 2011 року де-факто перестав існувати інвентарний парк залізничного транспорту, де-юре згідно з існуючою правовою базою він ще залишається парком загального користування. Неуправлінські дії керівництва Укрзалізниці (у вигляді телеграмних повідомлень протягом листопада, грудня 2011 року та планів на січень щодо прийому транзитних перевезень лише за умови перевантаження у власні або орендовані вагони колії 1520 мм) фактично зупинили транзитні перевезення територією України, викликали обурення інозалізничців, спонукали європейських вантажовідправників переорієнтувати перевезення на автотранспорт або в обхід України, що недопустимо стосовно діючої законодавчої та нормативно-правової бази (Статут залізниць України, правила ЄМГС та інші документи, що регулюють залізничні перевезення) і унеможливили повне і своєчасне забезпечення вагонним парком вантажовідправників.

Хаотичні кроки щодо реформування структури Укрзалізниці ще до її акціонування призвели до прихованих масових скорочень працівників залізничного транспорту. Залізничникам пропонують змінити спеціалізацію чи посаду на менш оплачувану або ж перейти працювати в інший регіон, мотивуючи це відсутністю коштів на заробітну плату. На початку листо-



пада 2011 року представники профспілок зустрілися з керівництвом Укрзалізниці і висунули свої вимоги, аби скорочені залізничні маршрути були відновлені та були переглянуті плани щодо оптимізації пасажирських перевезень на наступний рік. Натомість пройшло кілька місяців, і жодної реакції на вимоги профспілок немає, що спонукає профспілки готуватися до страйку. Така ситуація в свою чергу ще більше загострить проблеми з обслуговування вантажних перевезень у зв'язку з відволіканням керівників залізниці на врегулювання ситуації з обслуговування пасажирів.

Враховуючи вищесказане, можна зробити висновок про те, що існуюча структура управління залізничним транспортом, стан виробничо-технічної бази залізниць і технологічний рівень організації перевезень за багатьма параметрами не відповідають зростаючим потребам суспільства та європейським стандартам якості надання транспортних послуг, не сприяють підвищенню ефективності функціонування галузі й потребують її реформування. Але в межах діючого законодавства України проблематично забезпечити реалізацію заходів, необхідних для реформування залізничної галузі. Створення державного акціонерного товариства залізничного транспорту загального користування та розділення функцій між державою й товариством потребує вдосконалення та детального вивчення організаційно-правового механізму реалізації основних напрямів реформи.

The article is concerned with the investigation of the progress and problems of railroad cars economy reform of Ukrzaliznytsya under modern conditions. Recasting Railways in business-oriented company based on the application of modern principles and standards of cooperative management involves the allocation of transportation monopoly segment as a separate economic activity. This necessitates the creation of competitive environment in the provision of transportation services for

goods, which leads to change in the relationship between inventory fleet of public and private fleet of freight cars.

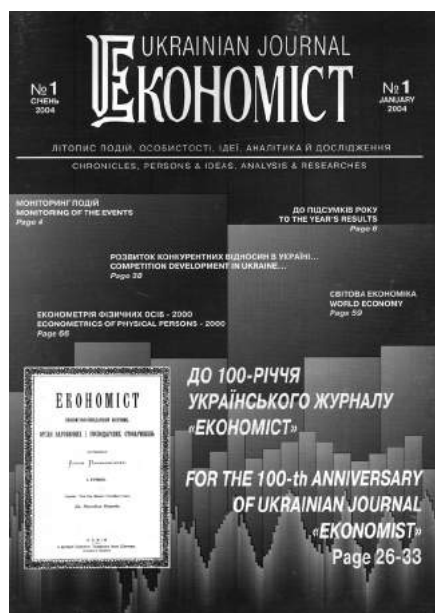
State Railway Transport Administration «UZ» intends to launch in 2012 the transformation of Railways in public joint stock company and complete the creation of public joint stock company (DBP) in 2013. For the year will really appreciate the value of fixed assets, cash flows divided each of the activities to create conditions for the inflow of investments, primarily in the freight and ensure equal access to infrastructure of all market players.

But the current structure of rail, the state of production and technical base of railways and technological level of traffic in many ways do not meet the growing needs of society and European standards of quality of transport services do not contribute to greater efficiency in the industry and its need of reform. But within the current legislation of Ukraine difficult to ensure the implementation of measures necessary to reform the railway industry. Create a public company rail public transport and separation of functions between state and society needs to be improved and detailed study of organizational and legal mechanism of the main directions of reform.

ЛІТЕРАТУРА

1. Интеграция Украины в Международную транспортную систему: Тезисы III международной научно-практической конференции (Днепропетровск, 17-18 ноября 2011 г.) – Д.: ДНУЖТ, 2011. – 87с.
2. Проблеми та перспективи розвитку транспортних систем в умовах реформування залізничного транспорту; управління, економіка і технології: Збірник тез V Міжнародної науково-практичної конференції (Київ, 24, 25 березня 2011 р.) – К.: ДЕДУТ, 2012.
3. Проблеми економіки та управління на залізничному транспорті. – ЕКУЖТ-2011: Збірник тез шостої Міжнародної науково-практичної конференції (Київ, 12-21 грудня 2011 року). – К.: ДЕДУТ, 2012.

115 років! 1897 – від ідеї журналу до сьогодні – 2012



108 років! 1904 – 1914 – як щомісячний журнал – 1997 – 2012