

УДК 656.2.078

ПРАКТИЧНІ РЕКОМЕНДАЦІЇ ПО ПІДВИЩЕННЮ РЕЗУЛЬТАТИВНОСТІ ФУНКЦІОНУВАННЯ ЗАЛІЗНИЧНОГО КОМПЛЕКСУ ДОНЕЦЬКОГО РЕГІОНУ

Зова В.А., доцент, к.е.н. Донецького інституту залізничного транспорту

Постановка проблеми Досвід і трансформування українських залізниць, у тому числі, і інших галузей транспорту, дозволяє врахувати наступні основні уроки цих трансформацій при формуванні регуляторної моделі залізничного транспорту: зміни організаційно-правової форми господарюючого суб'єкта повинні здійснюватися відповідно до обґрунтованої програми реформування; забезпечення фінансової прозорості галузі повинне передувати організаційно-правовим перетворенням; проведенню організаційно-правових перетворень повинна передувати централізація фінансових потоків і системи управління економікою галузі; забезпечення на початкових етапах достатньої для ухвалення рішень (у ідеалі стовідсоткової) долі державної власності на акції з метою забезпечення державного контролю природної монополії; приватизація стимулює розвиток конкуренції, але не є достатньою умовою для нього, умови для розвитку цивілізованої конкуренції повинні цілеспрямовано формуватися на початкових етапах реформування, поспішне проведення організаційних перетворень не завжди забезпечує очікуваний приплив інвестицій в галузь і може привести до безповоротних негативних наслідків; організаційне виділення конкурентних видів діяльності повинне здійснюватися в сформованій системі стандартизації і ліцензування, що гарантує збереження необхідного рівня безпеки і якості послуг, що робляться, і забезпечує недискримінаційний доступ до інфраструктури; формування вже на початковому етапі реформ механізмів державної підтримки соціально значимих видів діяльності і гарантованого фінансування об'єктів державної власності, що не підлягають приватизації; дерегулюванню галузі повинне передувати забезпечення правових і економічних умов підтримки матеріально-технічної бази галузі і придбання нової техніки.

З урахуванням цих уроків нижче даються практичні рекомендації, які сприятимуть підвищенню ефективності і прискоренню ходу трансформацій.

Аналіз останніх досліджень та публікацій Проблемам підвищення результативності функціонування залізничного транспорту на регіональному рівні присвятили свої дослідження такі вчені як, Куделя В.І., Пінчук С., Ларина М.Н., Орлова В.М., Ейтутіс Г.Д. та інші. [1-5]

Автор статті наводить додаткові практичні рекомендації по підвищенню результативності функціонування залізничного комплексу регіону в галузі покращення інвестиційного клімату та приводить можливі підходи реформуванню транспортних тарифів в чому і полягає мета даної статті.

Виклад основного матеріалу Для підтримки стійкої роботи залізничного транспорту України необхідно забезпечити значний обсяг інвестицій до його основних фондів. Повна відновна вартість вибуваючих засобів впродовж 2010-2011 рр. складає більше 1405 млрд. грн. З них 785 млрд. грн. доводяться на перші п'ять років. Ця інвестиційна потреба викликана головним чином недофінансуванням галузі в 2000-х рр., яке привело до значного збільшення рівня зносу фондів. Джерелами і способами задоволення інвестиційної потреби повинні стати:

- збільшення власного грошового потоку, за рахунок зниження витрат, збільшення об'єму перевезень і підвищення тарифів;
- використання зовнішнього фінансування, за рахунок залучення джерел фінансування необхідно створити наступні умови;
- оптимізація планів капітальних вкладень.

Для ефективного задіювання вказаних потенційних джерел фінансування необхідно створити наступні умови:

- прозорість тарифної системи і передбачуваність рівня тарифів;
- фінансова прозорість господарської діяльності;
- організаційно-правове виділення не основних видів діяльності з їх можливим продажем приватним інвесторам;
- організаційно-правові форми господарюючих суб'єктів, привабливі для приватного капіталу;
- ефективне внутрішнє управління інвестиційною політикою.

Як вже відзначалося, для існуючого парку рухомого складу для залізничного транспорту України характерна висока міра зносу. Впродовж найближчих 10 років більше половини вагонів і 70% локомотивів вийдуть з ладу.

На підставі дослідження стану основних фондів по шістьох залізницях розрахована сумарна відновна вартість вибуваючих основних фондів за період 2008-2011 рр. у розмірі близько 785 млрд. грн. Розрахунки виконані на підставі термінів корисної експлуатації рухомого складу, а також з урахуванням необхідності приведення основних фондів у відповідність з прогнозованим зростанням об'єктом перевезень.

Вказаний обсяг капітальних вкладень, необхідних для відновлення основних фондів на рівні 2011р. з урахуванням прогнозованого зростання обсягу перевезень. Відповідно до прогнозів економічного зростання і розвитку галузі передбачається, що в порівнянні з 2011р. вантажообіг збільшиться на 33% і складе в 2010г. 1825 млрд. тонно-км, а пасажирообіг в дальньому сполученні збільшиться на 26% і складе 146 млрд. пасажиро-кілометрів. Розрахунки ґрунтуються також на галузевій підпрограмі «Розвиток вітчизняного локомотиво- і вагонобудування, організації ремонту і експлуатації пасажирського і вантажного рухомого складу на період 2008-2011рр.».

З урахуванням цієї інвестиційної потреби в Укрзалізниці розроблені вісім галузевих програм розвитку залізничного транспорту :

1. Прогнозування розвитку залізничного транспорту і потреби в його послугах»;
2. Створення механізму забезпечення фінансової стійкості залізничного транспорту»;
3. Підвищення рівня безпеки залізничного транспорту»;
4. Розвиток вітчизняного локомотиво- і вагонобудування, ремонту і експлуатації рухомого складу»;
4. Оновлення і розвиток пунтної інфраструктури, у тому числі для високошвидкісного руху»;
5. Розвиток телекомунікацій і інформації»;
6. Формування інтегрованої технологічної моделі роботи залізничного транспорту»;
7. Підвищення рівня кадрового потенціалу і соціального захисту залізничників, у тому числі забезпечення житлом на основі іпотечного і інших видів кредитування».

Ці програми повинні враховуватися при оптимізації інвестиційної потреби галузі, яка є необхідною умовою успішного реформування залізничного транспорту. Обґрунтованість значної інвестиційної потреби залізничного транспорту України підтверджується досвідом інших країн.

Важливим важелем підвищення інвестиційного потенціалу за рахунок внутрішнього фінансування є збільшення обсягу перевезень, зокрема, розвиток транзитних інтермодальних перевезень по маршруту Схід-Захід.

Одним із способів зниження потреб в додатковому фінансуванні є скорочення витрат, можливість чого підтверджується досвідом інших країн.

Важливим джерелом зовнішнього фінансування можуть бути приватні інвестиції, представлені :

- комерційним кредитуванням;
- корпоративними позиками;

- участю приватних інвесторів в статутному капіталі дочірніх компаній;
- створенням приватних компаній.

Для підвищення інвестиційної привабливості залізничного транспорту необхідно забезпечити організаційно-правовий можливість залучення приватного капіталу і прозорість грошових потоків, в тому числі за рахунок фінансового і організаційного розділення видів діяльності створити стабільну, гнучку і прозору тарифну систему.

Для покриття інвестиційної потреби, що залишилася, залишається два основні джерела: державні субсидії і підвищення тарифів. Найважливішою умовою ефективного субсидування є підвищення фінансової прозорості усіх видів діяльності залізничного транспорту України за рахунок їх фінансового і організаційно-правового розділення. Фінансування неминуче збиткових видів діяльності (наприклад, приміських пасажирських перевезень) повинне здійснюватися на основі дії спеціальних механізмів, що дозволяють притягнути засоби бюджетів різних рівнів.

Тарифна система недостатньо гнучка і не дозволяє адекватно реагувати на усе різноманіття ринкових умов. Принципи, призначені для ціноутворення в природній монополії, застосовуються до усіх ситуацій господарської практики, у тому числі і до таких, де вже зараз потрібно часткову або повну лібералізацію тарифного регулювання.

Утворення на залізничному транспорті в ході реформ двох секторів монопольного і конкурентного вносить істотні зміни в діючу тарифну систему. Можливі підходи до формування тарифу пояснює рис.1.

<p>Варіант 1.1</p> <p>Тарифи за користування інфраструктурою</p>	<p>Варіант 1.2</p> <p>Тариф формується на основі собівартості послуги і платоспроможності вантажу</p>
<p>Варіант 2.1</p> <p>Тариф формується на основі собівартості послуги</p>	<p>Варіант 2.2</p> <p>Вагонна складова</p>

Рисунок 1 - Можливі підходи до реформування тарифу

Варіант 1.1.

Формування тарифів за користування інфраструктурою на основі собівартості вимагає різкого збільшення тарифів на перевезення вантажів з високою транспортною складовою в кінцевій ціні вантажу - вантажів першого класу. Нині ці вантажі перевозяться по тарифах, що трохи перевищують експлуатаційні витрати на їх перевезення. Підвищення тарифів на вантажі першого класу зажадає надання адресної державної підтримки для деяких вантажовідправників, наприклад, для вуглевидобувних підприємств.

Варіант 1.2. Побудова тарифів за користування інфраструктурою на основі собівартості перевезень і платоспроможності різних класів вантажів забезпечить підтримку господарських зв'язків, що склалися, і розміщення продуктивних сил в країні. Знижені, покриваючі тільки експлуатаційні витрати, тарифи за користування інфраструктурою при перевезеннях вантажів першого класу зажадає надання адресної державної підтримки для деяких вантажовідправників, наприклад, для вуглевидобувних підприємств. Іншими словами, побудова тарифів за користування інфраструктурою на основі собівартості перевезень і платоспроможності класів вантажів забезпечить збалансований розвиток галузі і економіки країни в цілому без державних дотацій.

Варіант 2.1. Формування тарифів за користування рухомим складом залізничного транспорту України на основі собівартості цих послуг забезпечить перевагу перевезень усіх класів вантажів для усіх компаній перевізників. Граничні, встановлювані державою, ставки тарифів за користування рухомим складом залізничного транспорту України і вільні ціни за користування рухомим складом компаній перевізників створюють умови для розвитку конкуренції в цьому секторі галузі. При цьому рівноважні ринкові ціни за користування рухомим складом не перевищать граничних тарифів Укрзалізниці.

Варіант 2.2. При формуванні тарифів за користування рухомим складом залізничного транспорту України на основі собівартості перевезень і платоспроможності окремих класів вантажів для компаній перевізників стає економічно привабливим перевозити вантажі третього класу і невигідним перевозити вантажі першого класу. Це може привести до зосередження приватних компаній перевізників на високорентабельних перевезеннях другого і третього тарифних класів, а державній компанії доведеться перевозити основну частину вантажів першого класу за цінами, що трохи перевищують експлуатаційні витрати. Непропорційний розвиток ринку перевезень перешкоджатиме розвитку конкуренції в цьому секторі. З цього витікає: побудова тарифів за користування рухомим складом на основі собівартості сприятиме розвитку конкуренції між «Укрзалізницею» і приватними компаніями перевізниками при перевезеннях усіх видів вантажів.

Перехід на однорівневі тарифи за користування інфраструктурою, тобто без диференціації по класах, приведе до певних економічних наслідків, оскільки ринкові ціни вантажів нерівномірно залежать від рівня тарифів на їх перевезення. Це пов'язано з тим, що кінцева ціна товару залежить не лише від вартості його транспортування, але і від вартості доставки необхідної для його виробництва сировини. Так, для виплавки 1 тонни чорних металів по залізниці перевозиться 2,22 тонни руди, 1,5 тонни вугілля, 0,5 тонни лому і 0,5 тонни флосів. Середній тариф на перевезення чорних металів залізничним транспортом складає 35% їх вартості. Проте сукупна доля витрат на залізничний перевезення в ціні металу наближається до 12-15%. Тому при вирівнюванні тарифів за користування інфраструктурою до рівня базового II класу провізна плата на перевезення металу знизиться на 20% з економією 45 грн./тонни, але відмова від знижених тарифів на перевезення вантажів I класу на завезення сировини викличе дорожчання перевезень.

Найбільш негативні наслідки може викликати відміна диференціації по класах вантажів тарифів за користування інфраструктурою на далеких відстанях, де провізна плата по I класу вантажів нижче на 30%.

Можливий також варіант, при якому усі тарифи встановлюватимуться у відсотках від ціни товарів, що перевозяться. Проте в цьому випадку виникають труднощі при визначенні ціни для розрахунку провізної плати. При розрахунку тарифів у внутрішньому повідомленні можна було б використати контрактні ціни вантажів, але в цьому випадку порушується таємниця комерційних угод і з'являється прагнення понизити вартість товару. Крім того, такий підхід привів би до збитковості перевезень дешевих вантажів і надзвичайного завищення тарифів для дорогих.

Окрім вказаних вище, в сфері тарифної політики існують і інші проблеми:

- додаткові навантаження на вантажні тарифи. Нині за рахунок тарифів на вантажні перевезення здійснюється субсидування пасажирських перевезень; збиткових елементів інфраструктури, що забезпечує перевізний процес; соціально-побутового сектора і житлово-комунального господарства, що створює додаткові навантаження на ці тарифи;
- недостатня диференціація тарифів. У існуючій тарифній системі недостатньо повно використовується механізм диференціації тарифів по наступних ціноутворюючих чинниках: якості послуг, умови оплати послуг, сезонність попиту і кон'юнктура ринку, використання прогресивних технологій учасниками залізничних перевезень, «платоспроможність» окремих видів продукції.
- нерівновігідність послуг природно-монопольного сектору.

- індивідуальні і регіональні пільги, вживані в монопольному секторі, створюють передумови для виникнення економічної нерівновідності для споживачів послуг залізничного транспорту. Це призводить до великої кількості конфліктних ситуацій системи залізничного транспорту у взаємовідносинах з іншими регулюючими органами, підприємствами і організаціями.

Теоретично недостатньо розробленою залишається також індексація тарифів. Нині індексації тарифів робляться на основі загальних правил, викладених у основних законодавчих актах, основна проблема індексації тарифів до теперішнього часу - ця відсутність погодженої позиції між державними органами виконавчої влади, залученими в процес регулювання тарифів. Одне з найбільш спірних питань - визначення об'єктивного рівня собівартості послуг залізничного транспорту. У практиці тарифного регулювання був відсутній єдиний нормативний акт, що чітко визначає методологію індексування, міру залежності рівня тарифів від макроекономічних показників і показників ефективності діяльності залізничних господарств, періодичність індексації, порядок взаємодії між органами виконавської влади.

Відсутність уніфікованої технології індексації призводила до затягування ухвалення рішень про індексацію, частим конфліктним ситуаціям між регулюючими органами і Міністерством інфраструктури України і, отже, до низької прогнозованості тарифів для учасників ринку перевезень, зниженню стабільності і визначеності на цьому ринку.

Згідно наказу Укрзалізниці від 06.04.2012 року № 120а – Ц було розроблено Положення про Тарифну Комісію Державної адміністрації залізничного транспорту України. Її основні завдання:

- розгляд пропозицій по вдосконаленню державної тарифної політики на залізничному транспорті;
- розгляд пропозицій по зміні тарифів на залізничні перевезення вантажів по території України;
- вироблення позиції України за міжнародними угодами в області тарифного регулювання на залізничному транспорті, а також встановлення внутрішніх процедур введення в дію відповідних ставок тарифів;
- координація діяльності органів виконавчої влади, відповідальних за реалізацію державної тарифної політики на залізничному транспорті;
- аналіз і оцінка механізму ціноутворення на залізничному транспорті;
- визначення напрямів вдосконалення нормативної правової бази тарифного регулювання на залізничному транспорті;
- забезпечення балансу інтересів держави, транспортних галузей і споживачів послуг залізничного транспорту.

Вказаний нормативний акт необхідно доповнити методичними вказівками по його застосуванню і чітко визначити підстави для звернення в регулюючий орган, методику оцінки документів, що надаються, критерії ухвалення позитивного рішення або відмови та інше. Доцільно детально регламентувати функції Комісії з питань тарифного регулювання на залізничному транспорті.

Для конкретизації процесу індексації тарифів необхідно розробити методичні рекомендації, визначальні :

- основи для початку розгляду питання індексації - порогові значення макроекономічних параметрів, в першу чергу, індексу цін промислового виробництва;
- склад документів і даних, що містяться в них, які необхідно надати в регулюючий орган для розгляду питання про індексацію тарифів;
- порогові значення параметрів, що визначають розмір індексації тарифів;
- послідовність і терміни окремих етапів розгляду питання про індексацію тарифів;
- характеристики документу, що описує результати розгляду питання про індексацію тарифів;

Висновки і пропозиції Наявність перекресного субсидування між видами діяльності та регіонами, відсутність розділового обліку за видами діяльності і наявність механізму розрахункових цін не дозволяють досягти необхідного рівня фінансової прозорості і реалізувати потенціал ринкових механізмів. Необхідність підвищення ефективності може стати особливо гострою в разі продовження зростання обсягів перевезень у найближчі роки. Існуючі тарифи недостатньо диференційовані, слабо залежать від попиту на ту або іншу послугу і від рівня витрат на неї. Нерегламентований механізм встановлення знижок, що може створювати ґрунт для нерівних умов конкуренції. Нарешті, тарифна політика тісно пов'язана з дефіцитом інвестиційних ресурсів і перехресним субсидуванням. Встановлення тарифів повинно здійснюватися на основі чітко регламентованих процедур, враховуючих інтереси суспільства, держави, суб'єктів залізничної галузі та споживачів транспортних послуг.

Останнім часом посилюється розрив між правовою базою функціонування залізничного транспорту і загальними тенденціями розвитку законодавства в країні. Законодавчі та інші нормативно-правові акти, що регулюють діяльність підприємств залізничного транспорту, по суті, увійшли в суперечність із загальними принципами цивільного законодавства. Тому реформування системи залізничного транспорту України, в першу чергу, вимагає негайного вдосконалення нормативно-правової бази, що регламентує функціонування його в умовах ринкової економіки.

Розвиток ринку перевезень в рамках конкурентного сектора залізничного транспорту має здійснюватися шляхом створення правових та економічних умов, що стимулюють придбання рухомого складу незалежними компаніями-операторами. Компанії-перевізники будуть формуватися як на основі маршрутних перевезень (у вигляді технологічних операторських компаній), так і загальносистемного характеру роботи без прив'язки до конкретного вантажовласника.

СПИСОК ДЖЕРЕЛ:

1. Куделя В. І. Шляхи підвищення ефективності роботи залізничного транспорту в умовах ринкової економіки : дис... канд. екон. наук: 08.07.04 / Українська держ. академія залізничного транспорту. — Х., 2006. — 379арк. : рис., табл. — Бібліогр.: арк. 192-204.
2. Пінчук С. Методичні та практичні підходи до оцінки ефективності на залізничному транспорті / С. Пінчук // Збірник наукових праць ДЕГУТ.- Серія «Економіка і управління»,2012.- Вип.19.- С.130-135.
3. Ларина М.Н. Экономическая эффективность деятельности структурных подразделений / М.Н. Ларина // Экономика железных дорог.-2009.-№9.- С.37-45.
4. Орлова В.М. Сучасний стан залізничного транспорту України та аналіз проблем, що ускладнюють його функціонування в Європейському просторі / В.М. Орлова // Вісник економіки транспорту і промисловості УкрДАЗТ,2011.-Вип.35.-С.92-100.
5. Ейтутіс Г.Д. Механізм управління підприємствами залізничного транспорту України з урахуванням регіональних умов / Г.Д. Ейтутіс // Залізничний транспорт України,2006.-Вип.3.- С.18-21.

РЕЗЮМЕ

В статті наводяться додаткові практичні рекомендації щодо підвищення результативності функціонування залізничного комплексу регіону в галузі покращення інвестиційного клімату; запропоновані можливі підходи реформуванню транспортних тарифів

Ключові слова: рекомендації, результативність, залізничний комплекс, тарифи, реформування

РЕЗЮМЕ

В статье приводятся дополнительные практические рекомендации по повышению результативности функционирования железнодорожного комплекса региона в области улучшения инвестиционного климата; предложены возможные подходы реформированию транспортных тарифов

Ключевые слова: рекомендации, результативность, железнодорожный комплекс, тарифы, реформирования

SUMMARY

The article provides additional practical advice on improving the performance of the railway sector in the region in improving the investment climate; proposed possible approaches to reform transport rates

Keywords: recommendations, effectiveness, railroad complex, tariffs, reform