

Удосконалення роботи Укрзалізниці як соціально-економічний фактор подолання наслідків фінансово-економічної кризи в металургійному комплексі України

Автор досліджує напрями впливу розвитку Укрзалізниці, зокрема використання приватного рухомого складу, основними власниками якого є великі металургійні підприємства, на подолання металургійною галуззю України наслідків фінансово-економічної кризи, а також розробляє та обґрунтовує пропозиції щодо удосконалення роботи залізничного транспорту.

The author explores the directions of influencing of the State administration of railway transport of Ukraine, in particular the using of private rolling stock, which main proprietors are large metallurgical enterprises, on overcoming by metallurgical industry of Ukraine of consequences of financial and economic crisis, and also develops and grounds the suggestions in relation to the improvement of work of railway cargo transportation of Ukraine.

Ключові слова: фінансово-економічна криза, металургійний комплекс, галузь господарства, тарифи на перевезення.

Keywords: a financial and economic crisis, metallurgical complex, industry of economy, tariffs on transportation.

Постановка проблеми в загальному вигляді та її зв'язок з важливими науковими та практичними завданнями. Необхідність якнайшвидшого подолання наслідків фінансово-економічної кризи в металургійному комплексі зумовлена як рівнем спаду його виробництва внаслідок зовнішніх та внутрішніх факторів, так і значенням металургії для економіки країни загалом. Оскільки розвиток металургійного комплексу технологічно нерозривно пов'язаний із розвитком залізничного транспорту та роботою Державної адміністрації залізничного транспорту «Укрзаліниця» (надалі – Укрзаліниця) і залежить від них, то останній ми розглядаємо як важливий фактор подолання металургією країни наслідків фінансово-економічної кризи.

Метою даної статті є дослідження напрямків впливу розвитку Укрзалізниці, зокрема використання приватного рухомого складу, основні власники якого – металургійні підприємства, на подолання металургійною галуззю України наслідків фінансово-економічної кризи, а також обґрунтування пропозицій щодо вдосконалення роботи залізничного транспорту.

Виклад основного матеріалу досліджень. Згідно з даними Державного комітету статистики України, індекс промислового виробництва в січні–червні 2009 р. становив 68,9% порівняно з аналогічним періодом 2008 р. Обсяги виробництва в машинобудуванні зменшилися на 52,5%, в хімічній і нафтохімічній промисловості – на 34,2%. У металургійному виробництві та виробництві готових металевих виробів індекс промислової продукції дорівнював 57%, в т. ч. на підприємствах з виробництва чавуну із феросплавів – 58,5%, труб – 53,4%, кольорових металів – 65,1%, готових металевих виробів – 50,2%.

У добувній промисловості індекс виробництва продукції становив 81,9%, в т.ч. на підприємствах з видобутку вугілля і торфу – 94%, металевих руд – 68,6%. За перше півріччя 2009 р. виконано будівельних робіт на суму 14,9 млрд. грн., що в порівняльних цінах дорівнює 45,1% від обсягів будівництва за відповідний період попереднього року.

Зменшення виробництва продукції в основних галузях промислового комплексу України позначилося на скороченні обсягів перевезень вантажів усіма видами транспорту на 31,8%, в т. ч. залізничним – на 32%, автомобільним – на 29,9%, водним – на 61,5%, трубопровідним – на 29,9%, авіаційним – на 25,5%.

Залізничним транспортом України за перше півріччя 2009 р. перевезено 178 737,6 тис. т. вантажів проти 263 886,9 тис. т. у першому півріччі 2008 р., тобто на 32% менше (табл. 1). Вантажообіг зменшився з 136 360,2 млн. ткм до 90 265,6 млн. ткм, або на 33,8%.

Таким чином, фінансово-економічна криза дуже негативно вплинула як на основні галузі економіки України, так і на обсяги перевезень та результати діяльності підприємств транспорту, зокрема, Укрзалізниці. Тому вкрай важливим є поєднання зусиль та координація дій виконавчої влади, власників підприємств і природних монополій, зокрема Укрзалізниці, щодо найшвидшого подолання наслідків кризи.

Для забезпечення функціонування підприємств гірничо-металургійного комплексу (ГМК) та хімічної галузі України в умовах фінансової кризи, загального спаду цін та обсягів попиту на їх продукцію на основних ринках збуту 14 жовтня 2008 року Кабінет Міністрів України підписав Меморандум про взаємодію з підприємствами ГМК та хімічної промисловості, в якому зобов'язався до кінця 2008 р. ввести мораторій на підвищення тарифів на електроенергію й залізничні вантажоперевезення для цих підприємств і забезпечити відшкодування податку на додану вартість підприємствам ГМК протягом п'яти днів. Своєю чергою, підприємства ГМК та хімічної промисловості зобов'язувалися забезпечити зниження внутрішніх цін реалізації продукції до рівня експортних цін, зокрема для Укрзалізниці, зберегти “докризову” кількість робочих місць, рівень заробітної плати та інші соціальні гарантії для працівників.

Ці домовленості Кабінет Міністрів України оформив в Ухвалі № 925. Термін дії меморандуму було продовжено на перший, а потім на другий і третій квартали 2009 р. Відповідно до розрахунків Міністерства промислової політики, у грошовому вимірі зазначені пільги за період жовтень 2008 р. – березень 2009 р. дали змогу металургійним підприємствам за рахунок «нульової ставки» цільової надбавки на природний газ зменшити витрати на 228,8 млн. грн., за рахунок мораторію на підвищення вартості електроенергії отримати економію 30,1 млн. грн., мораторію на підвищення тарифів на вантажні залізничні перевезення – додаткову економію 149,9 млн. грн. Таким чином, виконавча влада України здійснює комплекс заходів щодо підтримки базових галузей економіки. Однак ефективність цих заходів істотно залежить від послідовності та виваженості дій природних монополій, якою є, зокрема, Укрзалізниця.

Мета статті – визначення впливу Укрзалізниці на подолання металургійною галуззю України наслідків світової фінансово-економічної кризи у частині розвитку приватного рухомого складу, основними власниками якого є великі металургійні підприємства, і напрямків його вдосконалення.

Як уже було зазначено, завдяки Меморандуму про взаємодію безпосередній вплив на металургійну галузь Укрзалізниці обмежено мораторієм на підвищення тарифів на вантажні залізничні перевезення. Протягом жовтня 2008 р. – квітня 2009 р. тарифи на перевезення вантажів залізницями України не змінювалися. Плату за перевезення обчислювали за чинним на той момент «Збірником тарифів на перевезення вантажів залізничним транспортом України» із застосуванням коректуючих коефіцієнтів (наказ Міністерства транспорту та зв'язку від 30.07.2008 р. № 955) і знижок на перевезення окремих вантажів згідно з рішенням Кабінету Міністрів України (розпорядження Укрзалізниці НР ЦЗМ № 14/1809 від 02.10.2008 р.).

Чиста прибутковість приватних піввагонів у жовтні 2008 – квітні 2009 р. змінювалася в діапазоні 120 – 180 грн. за вагон на добу з ПДВ залежно від полігона роботи вагонів і структури вантажів, що перевозять. Середня прибутковість становила близько 150 грн./вагон/добу.

У другому кварталі 2009 р. тарифні умови на перевезення вантажів істотно змінили. Це було пов'язано із введенням з 1 травня 2009 р. в дію нового «Збірника тарифів на перевезення вантажів залізничним транспортом в межах України і пов'язані з ними послуги» (наказ Міністерства транспорту і зв'язку України від 26.03.2009 р. № 317, зареєстрований в Міністерстві юстиції 15.04.2009 р. за № 340/16356). На виконання ухвали Кабінету Міністрів України Укрзалізниця з 17.04.2009 р. продовжила дію знижок до тарифів на перевезення окремих вантажів для підприємств гірничо-металургійного та хімічного комплексів (ЦЗМ-14/628 від 16.04.2009 і ЦЗМ-14/688 від 29.04.2009 р.).

Укрзалізниця, яка є розробником нового Збірника, задекларувала, що основними принципами останнього є:

- забезпечення сприятливих умов для створення конкурентного середовища у сфері залізничних перевезень і дотримання положень пакета директив ЄС у сфері залізничного транспорту щодо надання права користування залізничною інфраструктурою різним суб'єктам господарської діяльності;
- створення рівних умов усім учасникам ринку;
- впровадження прозорої методики розрахунку платні за перевезення вантажів у рухомому складі залізниць і приватних власників.

Незважаючи на прогресивність задекларованих підходів до побудови тарифних схем, які виявились у виділенні інфраструктурної, вагонної та локомотивної складових тарифу, перші результати роботи показують, що на практиці умови, передбачені новим Збірником тарифів, не сприяють розвитку конкуренції у сфері залізничних перевезень і призводять до погіршення результатів роботи власників та операторів приватних вагонів.

Таблиця 1.

Обсяги перевезення вантажів залізничним транспортом у січні–червні 2008 та 2009 рр., тис. т

НАЗВА ВАНТАЖУ	Перевезено всього			У тому числі											
				У внутрішньому сполученні			Імпорт			Експорт			Транзит		
	роки		2009 р. у % до 2008 р.	роки		2009 р. у % до 2008 р.	роки		2009 р. у % до 2008 р.	роки		2009 р. у % до 2008 р.	роки		2009 р. у % до 2008 р.
	2009	2008		2009	2008		2009	2008		2009	2008		2009	2008	
Кам'яне вугілля	52 942	67 072,4	78,9	41 983	48 844,2	86,0	3 340	7 570,0	44,1	2 286	2 345,4	97,5	5 332	8 312,7	64,1
Нафта і нафтопродукти	13 145	16 089,3	81,7	5 241	6 263,7	83,7	1 251	1 981,6	63,1	419	1 601,1	26,2	6 233	6 242,8	99,8
Руда залізна і марганцева	32 604	47 990,8	67,9	13 818	25 612,9	53,9	2 750	3 500,7	78,6	11 686	11 851,8	98,6	4 350	7 025,4	61,9
Руда кольорова і сірчана сировина	1 804	2 520,9	71,6	683	987,6	69,2	306	666,2	45,9	732	737,2	99,3	83	129,9	63,9
Чорні метали	15 175	26 628,7	57,0	2 305	4 947,6	46,6	360	1 361,2	26,5	10 455	16 713,6	62,6	2 055	3 606,3	57,0
Кольорові метали і вироби з них	55	131,7	41,4	0,8	9,6	8,1	14	37,4	38,0	27	37,3	72,0	13	47,4	26,7
Лісові вантажі	1474	2 695,4	54,7	511	995,8	51,3	32	175,0	18,5	873	1 360,4	64,1	58	164,2	35,5
Хімічні мінеральні добрива	4 956	8 508,9	58,2	1 152	1 674,2	68,8	138	701,6	19,7	1 575	2 300,7	68,5	2 091	3 832,4	54,6
Хімікати	2 524	5 265,7	47,9	694	1 405,4	49,4	330	708,6	46,6	521	1 158,2	45,0	980	1 993,5	49,2
Автомобілі	45	370,1	12,0	1	18,0	6,7	26	282,5	9,1	4	21,1	19,7	13	48,6	27,8
Машини і устаткування	173	326,5	52,9	31	68,8	45,4	15	53,7	28,8	90	130,4	68,7	36	73,5	49,3
Зерно і продукти помелу	9 762	6 832,5	142,9	716	1 161,7	61,6	15	56,3	26,2	8 588	3 462,0	248,1	443	2 152,6	20,6
Кокс	4 288	6 954,0	61,7	3 822	5 133,2	74,4	13	771,8	1,7	450	576,1	78,1	4	473,0	0,8
Лом чорних металів	2 099	3 815,2	55,0	2 002	3 166,5	63,2	7	89,8	8,0	69	164,9	41,8	22	394,1	5,5
Мінеральні будматеріали	20 436	42 092,6	48,6	13 094	28 109,2	46,6	691	1 140,1	60,6	6 441	12 250,6	52,6	210	592,7	35,3
Цемент	2 843	6 201,8	45,8	2 655	5 222,4	50,8	6	3,0	215,1	178	526,7	33,8	3	449,7	0,7
Сіль	992	1 080,9	91,8	372	407,8	91,2	6	4,7	126,7	541	601,5	89,9	73	66,9	109,8
Інші вантажі	13 421	19 309,7	69,5	9 128	13 659,6	66,8	749	1 446,3	51,8	2 545	2 664,4	95,5	999	1 539,4	64,9
РАЗОМ:	178 737,6	263 886,9	67,7	98 207,4	147 688,1	66,5	10 050,4	20 550,4	48,9	47 480,4	58 503,4	81,2	22 999,4	37 145,1	61,9

Середня добова прибутковість приватних піввагонів при перевезенні вантажів гірничо-металургійного комплексу (руда, окатиші, кокс, металопродукція та ін.), розрахована за новим Збірником тарифів, становить 114,5 грн. із ПДВ, що на 24% менше, ніж прибутковість приватних вагонів на перевезеннях цих вантажів, розрахована за старим Збірником тарифів. Такий рівень прибутковості не дає змогу своєчасно обслуговувати кредити, залучені для придбання нового рухомого складу. А це означає, що більшість власників нового рухомого складу опинилася перед загрозою банкрутства та примусової реалізації заставного майна. В умовах кризи та фактичного припинення банківського кредитування потенційними покупцями рухомого складу можуть бути тільки іноземні, насамперед російські, компанії.

Вплив Укрзалізниці, зокрема використання приватного рухомого складу на подолання металургійною галуззю України наслідків фінансово-економічної кризи можна умовно структурувати так:

- тарифна складова;
- монопольна складова;
- організаційно-фінансова складова.

Аналіз показує, що вплив тарифної складової виявляється:

- у визначенні тарифів на вантажні залізничні перевезення для приватних власників і загальносітьового парку за принципом «створення рівних умов всім учасникам ринку». При цьому за базу для визначення тарифів на вантажні перевезення беруть загальні наслідки діяльності Укрзалізниці (рентабельність за результатами 2008 р. – 0,23%) з урахуванням рентабельних вантажних та збиткових пасажирських перевезень, що дотуються із державного та місцевих бюджетів;

- непрозорості формування тарифів на вантажні перевезення, оскільки тариф має на вагонну, локомотивну та інфраструктурну складові. Однак на практиці поділ на складові є непрозорим і неадекватним. Для забезпечення рівних умов при цьому необхідно враховувати фактичний рівень рентабельності вантажних залізничних перевезень, який за результатами 2008 р. становив близько 40%. Крім того, є проблема обліку порожнього пробігу. При формуванні тарифу не враховують норматив порожнього пробігу, що діє в Укрзалізниці й становить 0,503. При формуванні тарифу на використання загальносітьового парку фактично закладається 50 – процентний порожній пробіг вагонів;

- диференціації тарифу за повернення порожнього приватного рухомого складу залежно від виду вантажу, який до вивантаження перевозили в цьому вагоні. Так, після вивантаження з приватного вагона вантажів 1-го класу (руда, вугілля, мінеральні добрива, щебінь, пісок, шлаки та ін.) при розрахунку плати за повернення порожнього вагона до базових ставок тарифу застосовують коефіцієнт 0,412; після вивантаження вантажів 2-го класу (продукція сільського господарства, нафтопродукти темні та ін.) – 0,624; 3-го класу (металопродукція, металобрухт, світлі нафтопродукти та ін.) – 1,0. Середній показник зниження плати за повернення порожніх приватних вагонів із-під вивантаження вантажів першого тарифного класу становить 31,9%; з-під вивантаження вантажів другого тарифного класу плата виросла в середньому на 3,1%, а третього тарифного класу – на 65,3%. При цьому при поверненні порожніх вагонів із-під вивантаження вантажів третього класу на відстань до 160 км плата збільшилася більш як у 2 рази, а на відстань 240 – 450 км – в 1,8 рази (рис. 1). Таке нововведення не має під собою будь-якого економічного чи технічного обґрунтування і є фактичним підвищенням тарифів за вантажні залізничні перевезення для підприємств металургії – основним користувачів та власників приватного рухомого складу і вантажовласників вантажів 3-го класу. Зазначене підвищення не відповідає умовам Меморандуму про взаємодію, що підписали Кабінет Міністрів України і представники гірничо-металургійного та хімічного комплексів. Зростання впливу порожнього пробігу на результати роботи приватних вагонів пов'язане з обмеженням можливостей завантаження у попутному напрямку в зв'язку зі спадом обсягів виробництва і наявністю неконкурентних переваг у вагонів загальносітьового парку, обумовлених використанням Укрзалізницею свого монопольного становища.

Монопольна складова впливає на подолання фінансово-економічної кризи в металургійному комплексі через:

- використання монопольного становища для першочергового завантаження рухомого складу Укрзалізницею (телеграма Укрзалізниці)

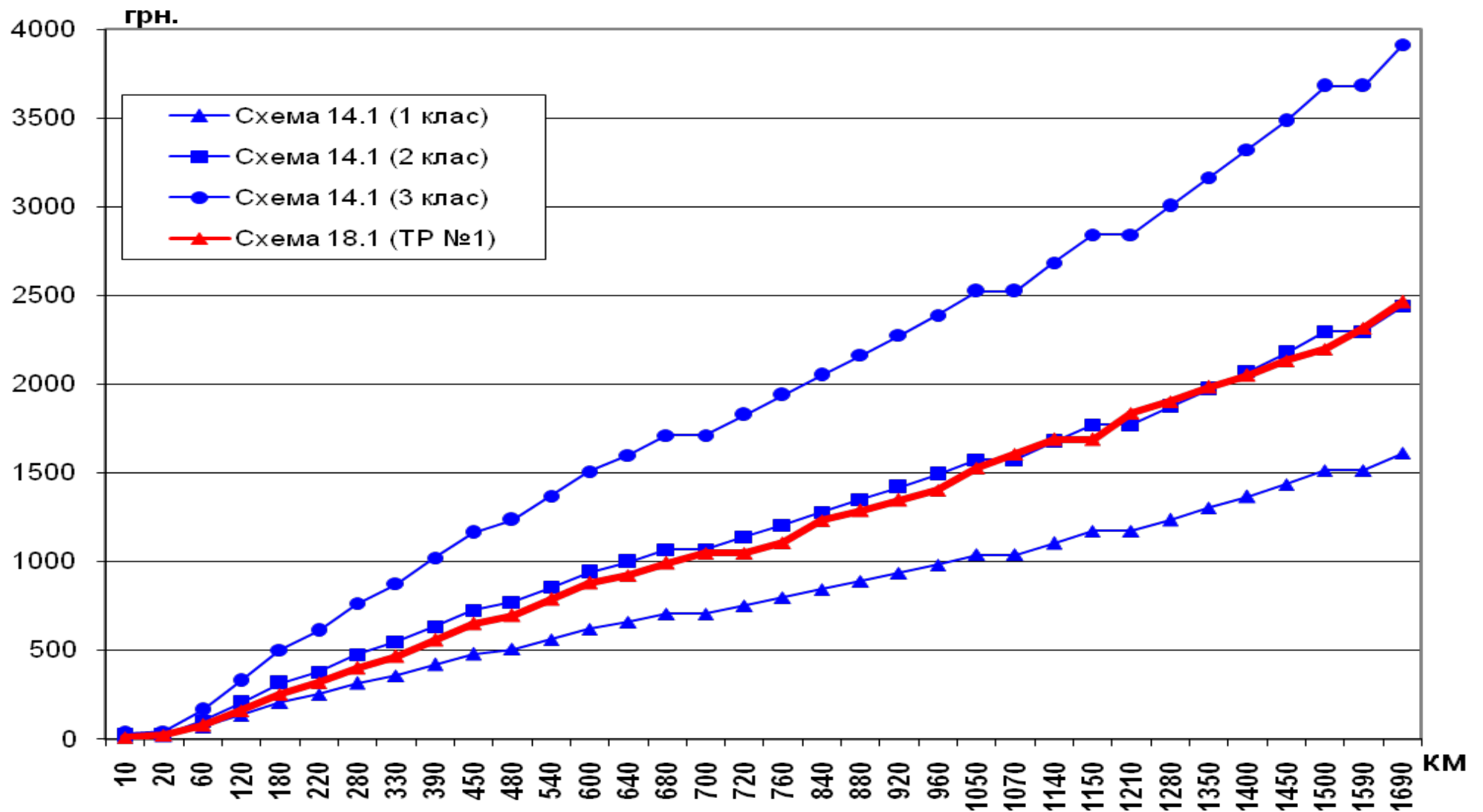


Рис. 1. Тарифні ставки (грн./ваг.) за пробіг порожнього піввагона за схемами 18.1 та 14.1.

№ 00025/ЦД від 02.02.2009 р.). При цьому, за умови незадіяності приватного рухомого складу, вантажовласники сплачують Укрзалізницю плату за відстій вагонів за прогресивною шкалою. Таким чином, Укрзалізниця фактично обмежує використання приватного рухомого складу та одержує гроші за відстій вагонів. Разом із тим, у зв'язку зі спадом обсягів перевезень і наявними вимогами щодо комерційної придатності рухомого складу нині фактично не задіяно у процесі перевезень 35 тис. одиниць рухомого складу власності Укрзалізниці, за відстій яких Укрзалізниця витрат не несе. Отже, знову порушено принцип паритетності та рівноправності учасників перевезень;

- використання монопольного становища при деповських ремонтах приватного рухомого складу. Наказом № 53-ц від 30.01.2001 р. «Про впорядкування розрахунків з послуг підсобно-допоміжного виробництва» вагонним депо при проведенні планових ремонтів встановлено норматив рентабельності 30–35%. І це додатково до введення до складу вартості ремонтів накладних і загальновиробничих витрат у розмірі до 100 % від фактичної вартості проведених регламентних робіт.

Відповідно до наказу Укрзалізниці № 426-ц від 28.07.2009 р., з 01.09.2009 р. суттєво обмежено перелік вагонних депо, які можуть надавати послуги з ремонту приватного рухомого складу, що призводить до підвищення вартості деповських ремонтів, подовження термінів їх проведення у зв'язку з перевантаженням виробничих потужностей депо та збільшенням витрат власників рухомого складу на сплату тарифу за рахунок неоптимальної логістики. До того ж, не всі визначені депо мають належну матеріально-технічну базу для виконання робіт, передбачених регламентом деповських ремонтів. Окрім того, телеграмою № 000285/УВ від 22.07.2009 р. встановлено обов'язкове постачання товарно-матеріальних цінностей для проведення ремонтів через відповідну залізницю, за винятком давальницьких схем. Таким чином, до витрат власника рухомого складу фактично буде додатково введена рентабельність Укрзалізниці у розмірі 30–35 % від вартості матеріалів і обладнання, що залізниця закуповує у третіх сторін для деповських ремонтів рухомого складу. Додатково зазначена телеграма вимагає «визначитися разом із власниками вагонів, у межах чинного законодавства, щодо інвестування розвитку ремонтної бази за кошти власників рухомого складу», що фактично означає додаткові побори з власників рухомого складу.

Організаційно-фінансова складова впливу Укрзалізниці на подолання фінансово-економічної кризи в металургійному комплексі виявляється у:

- неефективній структурі управління, що призводить до значних непродуктивних витрат і зниження показників експлуатації рухомого і тягового складів, підвищення витрат на обслуговування та проведення ремонтів. Витрати на локомотивне господарство сягають 32 % усіх витрат Укрзалізниці. Середньодобовий пробіг залізничного локомотива має становити 1,1–1,3 тис. км, що адекватно протяжності території України на рівні 1,6 тис. км. Однак середньодобовий пробіг локомотива не перевищує 370–400 км, тобто втричі нижчий за світові стандарти. Така ситуація зумовлена неоптимальною структурою управління локомотивним господарством. Локомотиви приписані до конкретної дороги, яка є власником і несе витрати на обслуговування локомотивів. Тому вона не зацікавлена в тому, щоб локомотиви виходили за її межі. При цьому істотно знижуються плечі обслуговування і погіршуються показники використання локомотивів. Так, якщо в Росії намічено завдання збільшити норми пробігу локомотива до 72 годин, то в Україні цей показник не перевищує 8 годин. Не менш плачевна ситуація з пасажирськими перевезеннями, продуктивність яких учетверо нижча, ніж в Європі;

- порушенні термінів проведення поточних ремонтів інфраструктури та інженерних споруд, що призводить до виникнення техногенних катастроф;

- низькій якості поточних і планових ремонтів, що приводить до зниження частки комерційно придатного складу. Крім того, внаслідок неоптимальної структури управління вагонного господарства (6 залізниць, 6 підрозділів вагонного господарства), кожна дорога намагається максимально використати ресурс вагона і передати його сусідній залізницю без ремонту. Система тарифоутворення за схемою «витрати плюс» є демотивуючою з точки зору отримання максимальної фондовіддачі та зниження витрат. У галузі нема мотивації на фінансовий результат. Наприклад, за результатами 2008 р. середня вартість деповського ремонту одного вагона приватного власника рухомого складу ТОВ «Інвестиційна вагонна компанія» (середній вік вагона – 3,5 року) становила 7,8 тис. грн. разом із ПДВ. При цьому середня вартість деповського ремонту вагона власності Укрзалізниці (середній вік – 19 років) – 19,1 тис. грн. Таким чином, консервація основних фондів, без їх оновлення, призводить до додаткових витрат на обслуговування. Крім того, відсутність контролю

якості проведення планових та поточних ремонтів призводить до скорочення частки комерційно придатного рухомого складу Укрзалізниці;

- відсутності адекватної системи бюджетування, що дало б змогу визначити реальний фінансовий результат за кожним центром фінансової відповідальності, одержати фактичну картину структури витрат і доходів за напрямками бізнесу та структурних підрозділів, здійснювати адекватний розподіл загальновиборничих витрат за локомотивною, інфраструктурною, вагонною складовими і пасажирськими перевезеннями. Відсутність системи бюджетування, яка мотивувала б кожний структурний підрозділ на зниження витрат і поліпшення показників діяльності, є обмежуючим чинником, що не дає змогу забезпечити рівні умови учасникам ринку.

Висновки. З наведеного аналізу випливає, що тарифні, монопольні та організаційно-фінансові складові впливу Укрзалізниці на стан металургійної галузі України через розвиток приватного рухомого складу є вкрай негативними та не сприяють подоланню металургією наслідків фінансово-економічної кризи, не забезпечують подальший розвиток залізничного вантажного транспорту, створюють нерівні умови для діяльності підприємств різних форм власності, консервують у край небезпечну ситуацію з оновленням основних фондів та впровадженням енергоефективних технологій і засобів, не дають змогу розробити ефективну систему управління витратами.

Для поліпшення ситуації необхідно реалізувати систему інституціональних, економічних і адміністративних заходів, основними з яких є:

- фіксація на період подолання економікою країни наслідків фінансово-економічної кризи тарифів на вантажні залізничні перевезення;
- оптимізація організаційно-фінансової структури Укрзалізниці;
- імплементація Укрзалізницею ефективної системи бюджетування, яка дала б змогу визначити фінансовий результат центрів фінансової відповідальності та створювала стимули до зниження непродуктивних витрат;
- розділення комерційної функції та функції регулятора;
- відмова від перехресного субсидування вантажних і пасажирських перевезень шляхом установа економічно обґрунтованих тарифів на пасажирські перевезення, монетаризації пільг;
- створення однакових умов для учасників ринку вантажних залізничних перевезень через економічно обґрунтоване розділення вагонної, інфраструктурної і локомотивної складових залізничного тарифу.

Без розв'язання зазначених проблем неможливо говорити про створення умов для подолання економікою України наслідків світової фінансово-економічної кризи. А металургійна галузь не зможе використати позитивну динаміку руху зовнішніх ринків, якщо не буде забезпечене ефективне функціонування її виробничої і транспортної інфраструктури.

Література

1. Каткевич Г. «Укрзалізниця»: реформа в рамках повномочий // *Транспорт*. – 2009. – № 5. — С. 70–75.
2. Рудаков О. Г. Ціноутворення в залізничних вантажних перевезеннях України: проблеми та напрямки їх вирішення // *Український соціум*. – 2009. – № 2. – С. 77–83.
3. Хрусталева В. Итоги работы транспорта, связи и дорожного хозяйства за 2008 год и стратегические задачи на 2009 год // *Транспорт*. – 2009. – № 5. – С. 41–50.