

СИСТЕМНЫЙ КРИЗИС ЖЕЛЕЗНОЙ ДОРОГИ. КАК ЕГО ПРЕОДОЛЕТЬ?

Дмитрий Николаевич Козаченко,
Анатолий Верлан, Олег Кутателадзе

Закон о морских портах вступил в силу. Но поскольку порт является одним из элементов логистической цепочки, то рассчитывать на успех реформы в морской отрасли, не затрагивая реформу другого крупного партнера — железной дороги, — нельзя.

Подготовка к ней уже идет. В частности, планируется создание государственного АО «Украинские железные дороги». Но чтобы изменить не только форму, но и содержание, нужно принять новый закон о железнодорожном транспорте и новый устав, и в этих документах определить пути решения накопившихся проблем. Среди них огромное количество социальных активов, практически полная изношенность вагонного и локомотивного парка, нехватка сортировочных станций и недостаточные мощности припортовых станций...

Стоит вернуться к тому механизму, благодаря которому и появились железные дороги в царской России. Государство давало в концессию инфраструктуру, станции, пути, стимулировало вложение средств. Иными словами, нужно разработать эффективный механизм государственно-частного партнерства на железных дорогах. В этом реформировании непосредственное участие должны принять портовики. Ведь порты, являются местом, где сгущаются грузопотоки.

Я предлагаю коллегам, портовикам, транспортникам, обмениваться своими предложениями, наработками, идеями, связанными с реформой железных дорог, в том числе на страницах журнала «Порты Украины», который открывает новую рубрику «Реформа железных дорог».

Получив общее видение, мы сможем непосредственно участвовать в создании нормативного акта — Закона о железнодорожном транспорте Украины (его проект уже опубликован) и позже — Устава железных дорог Украины.

Олег Кутателадзе, председатель правления ООО «Трансинвестсервис»

Инновационные точки роста

Смешанное железнодорожно-водное сообщение — один из важнейших видов перевозки экспортных и транзитных грузов. Оно объединяет предоставляемые железнодорожным транспортом возможности перевозок значительных объемов массовых грузов из мест их добычи или производства и широкий доступ к рынкам потребления, который предоставляет морской транспорт. Наряду с общими преимуществами развитие железнодорожного транспорта и морских портов для Украины играет особую роль. Железные дороги и порты являются одними из крупнейших работодателей и мощными потребителями продукции отечественных добывающей, металлургической, машиностроительной, приборостроительной промышленности и энергетики. В связи с этим развитие транспортной системы для обеспечения экспортных и транзитных перевозок может быть одной из инновационных точек роста всей экономики Украины.

Сильными сторонами транспортной системы Украины в сфере железнодорожно-водных перевозок являются разветвленная железнодорожная сеть, значительная доля электрифицированных железных дорог, широкие транспортные контакты со странами Восточной и Западной Европы, выход к Черному и Азовскому морям. Железные дороги Украины занимают преобладающее положение в западных коммуникациях Российской Федерации. По многим ключевым направлениям перевозок транспортная система Украины обеспечивает кратчайшие маршруты передвижения грузов.

Слабыми сторонами транспортной системы Украины является значительный физический и

моральный износ инфраструктуры портов и железных дорог, а также железнодорожного подвижного состава, наличие ограничений пропускной способности на основных направлениях следования грузопотоков, несовершенство тарифной политики. Необходимо отметить, что транспортная система Украины находится в условиях жесткой конкуренции с транспортными системами других стран. В морских портах стран Черноморского бассейна и Прибалтики наращиваются мощности, по отношению к ним правительства проводят протекционистскую политику, расширяется перечень услуг по осуществлению операций с грузами, реализуется благоприятная тарифная политика, обновляются железнодорожная инфраструктура, приобретается подвижной состав нового поколения — все это приводит к перераспределению транзитных грузопотоков на эти страны.

Кабинет Министров Украины 11 июля 2013 года принял «Стратегию развития морских портов Украины на период до 2038 года», в которой поставлена задача увеличения переработки до 210 млн тонн грузов в год и доведения мощности отечественных портов до 250 млн тонн в год. Это является вполне реализуемой задачей, так как в Украине созданы условия для привлечения частных инвестиций в развитие портовой инфраструктуры. Основные проблемы, которые предстоит преодолеть для достижения поставленной цели, связаны с уровнем железнодорожных тарифов и пропускной способностью железнодорожной инфраструктуры в направлении портов.

Тариф против рентабельности

В Украине формирование тарифов на перевозку импортных и экспортных грузов, а также грузов во внутреннем сообщении в соответствии с постановлением КМУ от 25.12.1996 г. выполняет Министерство инфраструктуры на основании «Сборника тарифов на перевозку грузов железнодорожным транспортом Украины» и коэффициентов к нему. Согласно действующей методике тарифы формируются на основании среднесетевой себестоимости и должны индексироваться с ростом цен на товары и услуги.

Анализ деятельности железных дорог за годы независимости показывает, что в Украине распространена практика стимулирования экономики за счет снижения железнодорожных тарифов. При этом затраты железных дорог на перевозки стабильно не покрываются. В период с 2008-го по 2011 год, несмотря на экономический кризис и резкое подорожание товаров и услуг, индексация железнодорожных тарифов не осуществлялась, а на перевозку грузов горно-металлургического и химического комплексов были установлены скидки. Соответствующая практика продолжается и сейчас.

В целом, с позиции «Укрзализныци», ситуация выглядит следующим образом. С учетом перекрестного субсидирования пассажирских перевозок в размере более 6,5 млрд грн рентабельность железнодорожных перевозок не превышает 10 %. Из-за постоянного ограничения темпа роста тарифов железнодорожный транспорт недополучает средства на обновление материально-технической базы.

В результате физический износ основных фондов железнодорожной отрасли превысил 80 %, в том числе тяговый подвижной состав — 94,2 %, грузовые вагоны — 88,2 %, путевое хозяйство — 86 %. Задолженность предприятий «Укрзализныци» за товары, работы и услуги по состоянию на 1 февраля 2013 года составила более 5,3 млрд грн. Выплаты по долгосрочным кредитам в 2013 году составляют более 4 млрд грн. За последние семь лет по уровню заработной платы железнодорожный транспорт переместился с 5 на 9—13 место среди отраслей экономики Украины.

Железнодорожная сеть, технология работы, принципы тарифной политики, по которым сейчас работают железные дороги Украины, были созданы во времена Советского Союза. Нарушение экономических связей, вызванное распадом СССР, привело к резкому падению объемов перевозок. Так, объемы железнодорожных перевозок в 1997—2000 годах составляли около 30 % от объема перевозок 1990 года, а сейчас — около 39 %. Уменьшению объемов соответствовало сокращение штата железных дорог на 26 % и эксплуатационной длины железнодорожных путей общего пользования только на 5 %.

Значительный физический и моральный износ инфраструктуры и подвижного состава железных дорог приводит к увеличению эксплуатационных расходов на их содержание.

Нарушение экономических связей, неблагоприятное экономическое положение предприятий, которые обеспечивали деятельность железнодорожного транспорта, привели к увеличению стоимости их товаров и услуг. В тот же период на автомобильном транспорте сменилось несколько поколений автомобилей, технико-эксплуатационные показатели которых существенно лучше, чем у автомобилей времени СССР. По сравнению с автомобильным транспортом в 1980 году себестоимость перевозок грузов железнодорожным транспортом была ниже в 19,1 раза, а в 1990 году — в 15,4 раза. Сейчас — только в 2,5—3,3 раза, а общие логистические издержки при использовании железнодорожного транспорта во многих случаях больше, чем при использовании автомобильного, что привело к массовому перераспределению грузов между этими видами транспорта. В результате на сегодня железная дорога осуществляет перевозки преимущественно в секторе массовых грузов, где она является монополистом. Рентабельность перевозок грузов железнодорожным транспортом в 2011 году составляла в среднем 45,6 %, что превышает рентабельность перевозок автомобильным транспортом. Еще выше рентабельность перевозок в международном сообщении, для которого, по сравнению с перевозками во внутреннем сообщении, характерны меньшая себестоимость и большая на 30—150 % величина тарифа. Необходимо отметить, что на железных дорогах Беларуси, Латвии и Литвы объемы перевозок упали гораздо меньше, чем в Украине: в 2012 году они составляли 70—75 % от объемов 1990 года. Поэтому железнодорожная инфраструктура этих государств более соответствует характеру работы, чем украинская. Из-за модернизации и развития инфраструктуры и подвижного состава, которые осуществляются в РФ, Беларуси, Латвии и Литве, начиная с 2008 года, идет переориентация грузопотоков на эти страны.

Нужен опыт ГЧП

Интенсивный рост объемов переработки грузов в морских портах с 2000-го по 2008 год вскрыл еще одну серьезную проблему взаимодействия портов и железных дорог. Портовые мощности, ввиду возможности привлечения частного капитала, развиваются намного быстрее, чем обеспечивающая их магистральная железнодорожная инфраструктура. Финансирование ее развития в соответствии с потребностями клиентов усложняет значительная централизация управления, достаточно громоздкая процедура планирования инвестиций. В то же время процесс финансирования за счет предприятий сталкивается с проблемой возврата инвестиций.

Таким образом, на железнодорожном транспорте складывается системный кризис, когда из-за износа технических средств железные дороги не смогут оказывать услуги по перевозкам и будут требовать повышения тарифов для обновления инфраструктуры и тягового подвижного состава, а грузоотправители не смогут оплачивать услуги железнодорожного транспорта из-за завышенной себестоимости перевозок и будут требовать увеличения скидок для сохранения конкурентоспособности своих товаров. Выход из этой ситуации невозможен без вмешательства государства и может заключаться либо в значительных государственных инвестициях в железнодорожный транспорт, либо в организации взаимовыгодного государственно-частного партнерства (ГЧП).

Ввиду того, что финансирование современных программ развития железных дорог планируется в основном за их же счет, то первый вариант является маловероятным. Необходима разработка механизма привлечения частных инвестиций в железнодорожный транспорт Украины и разработки методов их возврата.

Падение конкурентоспособности железнодорожного транспорта оказывает очень неблагоприятное воздействие на морские порты, для которых железные дороги обеспечивают доставку основной массы груза. Поэтому при организации железнодорожно-водного сообщения в системе «железная дорога — порт» необходимо максимально использовать ее сильную сторону — опыт и возможности портов Украины в поиске и привлечении инвестиций. Для этого должны быть созданы экономические стимулы совершенствования взаимодействия железных дорог и ее клиентов, направленные на общее снижение себестоимости перевозок.

Отправительская маршрутизация

Эффективным методом организации перевозочного процесса, благодаря которому обеспечивается ускорение оборота вагонов, уменьшение объемов их переработки на технических станциях, сокращение сроков доставки грузов является отправительская маршрутизация. Маршрутизация перевозок снижает нагрузку на магистральную сеть, однако требует развития и содержания дополнительной инфраструктуры на подъездных путях.

Для стимулирования отправительской маршрутизации зарубежные железные дороги широко используют тарифные скидки. Так, на расстояния перевозок до 500 км в РФ при формировании отправительского маршрута представляется скидка 15 % от тарифа. В США для маршрутных отправок величина скидок при перевозах угля, руды, минеральных удобрений, этанола составляет 20—40 %. Еще больших значений скидка достигает для зерновых грузов — 50 %. Предоставление таких скидок в Украине позволит грузоотправителям и портам развить свои мощности и избежать переработки вагонов на технических станциях, где износ маневровых локомотивов превышает 96 %, а производительность труда на сортировочных горках в 6 раз ниже, чем на иностранных горках с современными системами управления.

Дополнительное снижение себестоимости перевозок может достигаться за счет отправления грузовых поездов с подъездных путей электровозами в поездном режиме. Включение таких подъездных путей в тарифное руководство позволит крупным грузоотправителям инвестировать средства в их электрификацию и снизить свои расходы за счет подачи-уборки вагонов, а железной дороге сократить парк маневровых тепловозов и снизить потребление импортных нефтепродуктов.

Дефицит парка и независимый перевозчик

Основной проблемой для инвестирования частных средств в вагонный парк является низкая величина вагонной составляющей в тарифе, которая находится на уровне 15—16 %. В таких условиях частные вагоны не выдерживают конкуренции с инвентарными, несмотря на острый дефицит последних, а инвентарные вагоны работают практически на износ.

Изменение соотношения между инфраструктурной и вагонной составляющей за счет увеличения последней до 40—44 % позволит операторским компаниям приобретать вагоны и окупать их в течение 7—8 лет. Это мероприятие может выполняться как постепенно, в процессе индексации грузовых тарифов, так и в неотложном порядке.

Наиболее остро данная проблема стоит по зерновозам, где отсутствие железнодорожного подвижного состава существенно затрудняет выполнение программы «Зерно Украины-2015». Этот же шаг поддержат и отечественные вагоностроители, которые имеют значительный резерв мощностей в связи с ограничением доступа к российскому рынку.

Проблема обновления локомотивного парка может быть решена за счет допуска на инфраструктуру собственных локомотивов для перевозки поездных формирований.

Задача обеспечения доступа независимых перевозчиков к железнодорожной инфраструктуре поставлена в Программе экономических реформ на 2010—2014 годы «Состоятельное общество, конкурентоспособная экономика, эффективное государство».

Основной проблемой, тормозящей выход независимых перевозчиков на транспортный рынок, является отсутствие соответствующей нормативной базы. С учетом того, что создание нормативной базы, обеспечивающей формирование конкурентной среды на рынке железнодорожных перевозок, процесс достаточно длительный, то на начальном этапе в Украине может использоваться российский подход: железная дорога сохраняет за собой статус перевозчика, однако перевозка осуществляется собственным (арендованным) локомотивом.

Потенциальную возможность осуществления таких перевозок в Украине создают ПТЭ и «Сборник тарифов на перевозку грузов железнодорожным транспортом в пределах Украины и на связанные с ним услуги». Пункт 9.12 Правил технической эксплуатации железных дорог Украины предусматривает возможность выхода локомотивов, принадлежащих ведомствам, предприятиям и организациям на пути общей сети железных дорог. Этот сборник содержит тарифную схему № 29, которая предусматривает тарификацию услуг по

перевозке железными дорогами общего пользования собственными (арендованными) локомотивами вагонов в порожнем и груженом состоянии.

Для того, чтобы частные локомотивы смогли обращаться на магистральной сети, Министерство инфраструктуры должно разработать и утвердить «Правила перевозки грузов в поездах с собственными (арендованными) локомотивами», а «Укрзализныця» — «Порядок обращения собственных (арендованных) локомотивов на путях общей сети железных дорог». Указанные шаги обеспечат техническую возможность эксплуатации собственных локомотивов на магистральной сети и позволят отработать технологию взаимодействия железных дорог с операторами локомотивной тяги.

Приобретение собственных локомотивов может быть эффективным для крупных грузоотправителей и портов для обеспечения перевозок грузов в собственном подвижном составе на устоявшихся замкнутых маршрутах. Экономическая эффективность при этом достигается за счет уменьшения стоимости перевозки, сокращения оборота вагонов, а также снижения неравномерности загрузки погрузочно-разгрузочных средств. Для последующего развития операторов локомотивной тяги в Украине в грузовом тарифе должна быть окончательно разделена инфраструктурная и локомотивная составляющие.

Малые железные дороги

На долю транзитных грузов приходилось до 19,5 % перевозок (2007 год). Основная задача железных дорог при их перевозке — получение прибыли. В условиях, когда доходы от рентабельных транзитных перевозок используются для покрытия других нерентабельных видов деятельности «Укрзализныци», транспортной системе Украины довольно сложно конкурировать с транспортными системами других стран. Это стало одной из причин сокращения объема перевозок транзитных грузов с 2007-го по 2012 год более чем на 59 %. Для обеспечения конкурентоспособности в составе «Укрзализныци», по аналогии с «Украинской железнодорожной скоростной компанией», целесообразно создать специализированного перевозчика, который будет выполнять перевозки транзитных грузов и нести ответственность за эту деятельность. Акционирование этого перевозчика позволит привлечь средства заинтересованных предприятий, прежде всего морских портов, для обновления локомотивного парка. Доходы от перевозок должны направляться на закупку нового тягового подвижного состава перевозчика, развитие и модернизацию инфраструктуры на направлениях международных перевозок.

Один из факторов, сдерживающих увеличение объемов перевалки грузов через морские порты, — ограничение пропускной способности припортовой инфраструктуры. Эффективным путем решения данной проблемы может быть формирование в районе портов малых железных дорог, акционерами которых были бы «Укрзализныця», морские порты и собственники терминалов. Передача таким дорогам припортовой инфраструктуры в концессию позволила бы, с одной стороны, привлечь частные инвестиции в ее развитие, а с другой — сохранить технологическую целостность процесса перевозок.

Механизм «цена—качество»

Железные дороги работают в условиях независимой Украины уже более 20 лет. При этом результатом многолетнего «перетягивания каната», с одной стороны которого рост тарифов, с другой — скидки, стало повышение транспортной составляющей в цене украинских товаров и износ основных средств отрасли. В сложившейся ситуации невозможно установить «оптимальный тариф», который бы обеспечивал конкурентоспособность украинских товаров и транспортных услуг на мировом рынке и одновременно давал возможность железным дорогам обновлять инфраструктуру и подвижной состав. Поэтому многолетний «экспериментальный поиск экономически обоснованного» уровня тарифов, сборов и плат необходимо прекратить. Для формирования конкурентоспособных услуг в отрасли необходимо отойти от формирования тарифов по принципу «себестоимость + рентабельность» и запустить механизм «цена—качество». Выход из сложившейся ситуации возможен только при вмешательстве государства как владельца железных дорог.

Чтобы обеспечить развитие инфраструктуры и подвижного состава, надо создать условия для государственно-частного взаимодействия. При таком подходе инвестирование средств

предприятиями в собственную и магистральную железнодорожную инфраструктуру, вагоны и тяговый подвижной состав рассматриваются не как желание снизить доходы железных перевозок, а как демонстрация приверженности железнодорожному транспорту на длительный период.

Совместными действиями украинские железные дороги и порты способны создавать качественные и доступные по цене для широкого круга клиентов логистические продукты. Эффективная государственная политика развития ГЧП в названных областях деятельности позволит повысить конкурентоспособность украинских товаров на мировом рынке, создать условия для возвращения Украине статуса транзитной державы, стимулировать движение грузопотоков по украинским железным дорогам и через морские порты и, соответственно, обеспечит дополнительные источники поступления средств в госбюджет и создание новых рабочих мест в нашей стране.

Дмитрий Козаченко,

заведующий кафедрой Днепрпетровского национального университета железнодорожного транспорта, д.т.н.,

Анатолий Верлан,

заместитель генерального директора ООО «Трансинвестсервис»,

Олег Кутателадзе,

председатель правления ООО «Трансинвестсервис», к.ю.н.