

ECONOMICS

АНАЛИЗ ВОЗМОЖНОСТЕЙ ГОСУДАРСТВЕННОГО СЕКТОРА И ЧАСТНЫХ ИНВЕСТОРОВ ПОСЛЕ НЕДАВНЕГО АКЦИОНИРОВАНИЯ УКРАИНСКИХ ЖЕЛЕЗНЫХ ДОРОГ

Лариса Марценюк,

кандидат экономических наук, доцент,

Днепропетровский национальный университет

железнодорожного транспорта имени академика В. Лазаряна

The analysis of the capacity of the public sector and private investors after the recent privatization of the Ukrainian railways

Annotation. The article analyzes the possibilities of the public sector and private investors as a result of corporatization of railways of Ukraine.

The author first proposed methodical approach to determining the cost of tourist traffic. It involves consideration of the actual share of the cost of infrastructure, depending on the wear of rail track while following the tourist trains of varying weight and speed. The method allows to accurately set the predictive value of shipments.

Keywords: reform, railway transport, tourism, passenger transport, the cost.

Постановка проблемы. Падение экономических показателей, высокая инфляция, резкое снижение покупательной способности граждан — вот неполный перечень изменений, которые происходят в украинском обществе последние годы. На фоне негативных политических и экономических изменений в стране почти все отрасли производства и услуг снизили свои объемы, а, значит, с каждым днем все актуальнее становится поиск новых возможностей для восстановления и развития существующих отраслей производства и использования новых источников их финансирования.

Украинские железные дороги на фоне общего падения экономики в Украине не стали исключением в плане эффективности работы. Так, в середине 2015 года Укрзалізниця, имея несколько десятков миллионов долга по кредитам, была объявлена техническим банкротом. Сейчас остро встал вопрос о срочном реформировании железнодорожного транспорта, в частности, акционировании Укрзалізниця.

Проблема обновления подвижного состава на сегодня очень актуальна. Так, уровень износа электровагонов достигает 90,5%, тепловозов — 100%, грузовых вагонов — 89,6%, пассажирских вагонов — 86% [3].

По подсчетам экспертов, к 2020 году для обновления и модернизации Укрзалізниця должна потратить примерно тринадцать миллиардов долларов, из них почти половину — на локомотивы, по три миллиарда — на обновление путей и грузовых вагонов и около трех миллиардов — на закупку пассажирских вагонов.

Безусловно, в нынешних условиях государство не способно самостоятельно решить накопленные руководством Укрзалізниця за многие годы проблемы, а,

следовательно, нужно принимать реальные усилия для привлечения средств частных отечественных и иностранных инвесторов [6].

Анализ последних исследований и публикаций. Исследованию реформирования железнодорожного транспорта и развития туристической индустрии уделяли внимание такие ученые, как Ю. С. Бараш, О. Н. Гненный, В. Ф. Кифяк, С. В. Мочерный, И. М. Школа и другие авторы [1,2,3,7].

Но в их трудах недостаточное внимание уделено развитию железнодорожного туризма в Украине и совсем не сказано о методическом подходе к определению себестоимости туристических перевозок железнодорожным транспортом, на чем акцентирует свое внимание автор.

Цель статьи. Целью статьи является анализ возможностей государственного сектора и частных инвесторов после недавнего акционирования Укрзалізництва, определение основных направлений развития железнодорожного транспорта и железнодорожного туризма, а также разработка методического подхода к определению себестоимости железнодорожных туристических перевозок.

Изложение основного материала исследования. Среди основных реформ, запланированных в Украине в рамках сотрудничества с Европейским Союзом, — реформирование железнодорожного транспорта. В соответствии с Директивой ЕС естественная монополия на транспортном рынке должна измениться на рыночную структуру — олигополию, при которой одновременно будет работать несколько компаний, но контрольный пакет на собственность инфраструктуры железных дорог всегда должен принадлежать государству [9].

Десятки лет шел разговор и подготовка на законодательном уровне к реформированию железнодорожного транспорта Украины. И вот, историческая дата — 21 октября 2015 года Кабинет Министров Украины зарегистрировал Публичное акционерное общество «Украинская железная дорога», созданное на базе Государственной администрации железнодорожного транспорта Украины («Укрзалізниця»). Старт полноценной деятельности новой компании состоялся 1 декабря 2015 года.

В составе ОАО «Укрзалізниця» будут работать более 30 филиалов. К региональным филиалам отнесли следующие железные дороги: Львовскую, Южную, Одесскую, Юго-Западную и Приднепровскую. Будут работать и филиалы: «Дарницкий вагоноремонтный завод», «Панютинский вагоноремонтный завод», «Центр транспортного сервиса «Лиски», «Рефрижераторная вагонная компания», «Винницатрансприбор», «Центр управления промышленностью», «Староконстантиновский завод железобетонных шпал», «Главный информационно-вычислительный центр», «Центральная станция связи», «Единый расчетный центр железнодорожных перевозок», «Научно-исследовательский и конструкторско-технологический институт железнодорожного транспорта», «Проектно-конструкторское технологическое бюро информационных технологий», «Центр обеспечения производства», «Медиацентр «Магистраль», «Центр профессионального развития персонала», «Центр охраны здоровья» и другие.

Постепенно, с территориальной структуры управления Укрзалізниця перейдет к вертикально-интегрированной. Каждая вертикаль будет отвечать за кон-

кретное направление — грузовые перевозки, пассажирские, инфраструктуру и другие.

В течение 2016 года структура «Укрзалізниця» будет перестраиваться по функциональному принципу, а это означает выделение вертикалей (пассажирское движение, грузовое движение, инфраструктура), каждая со своим руководителем — членом правления ПАО. Кабинет Министров постановлением № 815 от 7 октября 2015 года утвердил численность правления создаваемого ПАО «Украинская железная дорога» в составе шести человек, в их числе — председатель правления.

В состав правления «Украинской железной дороги» вошли нынешний и.о. генерального директора «Укрзалізниця» Александр Завгородний, директор по корпоративному управлению и мотивации персонала «Укрзалізниця» Оксана Марина, директор по инфраструктуре «Укрзалізниця» Сергей Михальчук, директор по реформированию, правовой и имущественной политике «Укрзалізниця» Евгений Кравцов. После получения разрешения на трудоустройство в состав правления войдет советник министра инфраструктуры по вопросам реформирования железнодорожного транспорта Штефан Хофсаес.

Следующий этап продлится в 2017–2018 годах. В руководстве ОАО «Укрзалізниця» рассматривают этот период как ключевой для достижения успеха реформы. За это время должна быть полностью выстроена структура филиалов. Основные направления работы — создание вагонных компаний, передача в коммерческую вертикаль локомотивного парка, создание вертикали интермодальных перевозок.

За два года правлению ПАО предстоит перейти к холдинговому характеру управления, заявленной централизации функций по управлению грузовыми и пассажирскими перевозками, инфраструктурой и непрофильными предприятиями в составе филиалов. Кроме того, предусмотрено создание в каждом филиале финансовых, кадровых и технических служб для дальнейшего преобразования филиалов в отдельные компании.

Третий, заключительный этап реформирования намечен на 2018–2020 годы. В этот период будет построена холдинговая структура по функциональному принципу, должны быть окончательно выделены зависимые компании по основным направлениям работы железнодорожного ведомства [12].

Активы Государственной администрации железнодорожного транспорта Украины в рамках подготовки к корпоратизации оценены в 245 млрд. грн. без учета аннексированного Крыма и зоны проведения антитеррористической операции. Акционерное общество, созданное на базе «Укрзалізниця», уже в этом году планирует привлечь 229 миллиардов гривен путем частного размещения первого выпуска акций [11].

Кроме изменений в управлении «Укрзалізниця», Украина ожидает утверждения нового закона «О железнодорожном транспорте», который предусматривает новую модель рынка железнодорожных перевозок.

Фактически, предстоит либерализация рынка железнодорожных перевозок, ведь на магистрали будут допущены частные перевозчики. Также украинцы в

ожидании подписания закона о создании Национальной комиссии по регулированию транспорта. Именно она будет контролировать справедливость определения тарифов.

Пока тарифы устанавливала именно Укрзализныця, в новом же законе этой функции у нее больше не будет. Предполагается, что на пассажирские перевозки будут применяться коммерческие или социальные тарифы.

Не секрет, что убытки от пассажирских перевозок составляют миллиарды гривен в год. Эти расходы украинские железные дороги самостоятельно, за счет грузовых перевозок, из года в год перекрестно субсидировали. С подписанием нового закона «О железнодорожном транспорте» эта практика не будет больше применяться. Нужно вспомнить, что львиную долю из вышеупомянутых миллиардных убытков приносили перевозки в пригородном сообщении, в том числе льготных категорий населения. При этом почти ни одна из местных администраций не компенсировала убытки Укрзализныце на осуществление социальных перевозок. С внедрением новых правил игры есть надежда, что ситуация изменится к лучшему. Ведь теперь будет заключаться договор между Укрзализныцей и местными властями с определением четкого механизма компенсации за социальные перевозки.

Структура грузового тарифа теперь тоже изменится по сравнению с прошлыми начислениями. Так, теперь тариф будет состоять из трех элементов, каждый из которых будет учитывать вагонную, тяговую и инфраструктурную составляющие (именно она будет направлена на инвестирование). Также будет учитываться амортизация подвижного состава и стоимость эксплуатации инфраструктурных объектов.

Средства, собранные на инфраструктуру, тратиться на ее содержание, а инвестиционная часть тарифа будет направляться на финансирование инвестиционных проектов по развитию инфраструктуры железной дороги. Таким образом, контролировать целевое использование средств на восстановление инфраструктуры и обновление подвижного состава будет проще.

Новый закон полностью изменит подход к организации железнодорожных перевозок. Запланировано обеспечить конкурентный рынок для операторов железнодорожного транспорта, повысить инвестиционную привлекательность таких предприятий и улучшить качество транспортных услуг для пассажиров. Уже скоро в Украине заработает новая модель государственного управления железнодорожным транспортом. За Министерством инфраструктуры останутся функции формирования государственной политики и разработки законов и подзаконных актов. Появится Государственное агентство железнодорожного транспорта, которое будет реализовывать государственную политику в отрасли, контролировать равноправный доступ к инфраструктуре, регистрировать и координировать деятельность перевозчиков. Государственный надзор за безопасностью движения осуществлять государственный орган по безопасности на транспорте, а отдельная комиссия будет заниматься независимым расследованием аварий на железной дороге [8].

Для пассажиров это означает повышение качества услуг и безопасности пользования железнодорожным транспортом.

Укрализныця останется основным государственным оператором железнодорожного транспорта в Украине и будет руководить всей инфраструктурой общего пользования. Это железнодорожные станции и пути, контактные сети и трансформаторные станции, системы управления движением. Законопроект предусматривает обеспечение равного доступа к инфраструктуре всех участников рынка, а также открытие впоследствии рынка железнодорожных перевозок для частной тяги. В Министерстве инфраструктуры уверены, что это расширит возможности для предпринимательской деятельности в этой области и будет способствовать формированию современных рыночных отношений на железнодорожном транспорте [4].

Напомним, что в форме акционерного общества успешно функционируют железные дороги России (РЖД), Германии (Deutsche Bahn AG), Польши (Polskie Koleje Państwowe SA) и других стран [14].

Но нужно сказать и о том, что в странах Европейского Союза ежегодно расходуется более 36 млрд. евро на покрытие убыточности пассажирских перевозок. Французские железные дороги получают 11 млрд. евро ежегодно, немецкие — 14, итальянские — 8. В Норвегии госбюджет покрывает 50% стоимости пассажирских перевозок, в Дании — 48%, Франции — 42%. В Италии, Германии, Чехии и Болгарии пассажиры платят примерно 70% от стоимости поездки, остальное компенсирует бюджет. Только в Великобритании и Нидерландах пассажир оплачивает почти полную стоимость билета. Нужно заметить, что после приватизации железных дорог в Великобритании увеличилось количество аварий, сократилось обновление основных фондов, существенно выросла стоимость билетов [5].

Есть опасение, что частный предприниматель, который придет на украинские железные дороги, в первую очередь, тоже будет гнаться за сверхприбылями, увеличивая стоимость билета. А значит, железнодорожный транспорт нуждается в государственной поддержке.

Ожидается, что в результате проведенных мероприятий по реформированию железнодорожного транспорта в Украине, удастся обновить подвижной состав, инфраструктуру и повысить сервис, который будет соответствовать европейским требованиям. А, значит, будет реальная возможность повысить конкурентоспособность железнодорожного транспорта и привлечь внимание инвесторов на предоставление новых услуг. Например, на организацию популярного в высоко развитых странах мира железнодорожного туризма.

В Украине сфера туризма и курортов пока не играет должной роли в формировании благоприятной макроэкономической динамики и доходах бюджета. На международном туристическом рынке национальный туристический продукт и природные лечебные ресурсы Украины оцениваются как менее привлекательные и конкурентоспособные, чем в других странах. Учитывая нестабильную политическую и экономическую ситуацию в стране, въездной туристический поток в Украину в последние годы стремительно падает — потенциальные иностранные

туристы выбирают более спокойные и комфортные страны. Дело в негативном имидже нашего государства на международной арене [7].

Прежде всего, нужно ломать стереотип иностранцев о неудобстве пребывания в качестве туристов в нашей стране.

Украина проигрывает в конкурентной борьбе, отставая от ведущих государств мира по уровню развития туристической инфраструктуры в десятки раз. Наиболее осязаемое отставание наблюдается по показателям обеспеченности населения гостиничными услугами, количества занятых в туризме на тысячу граждан, количеством трудовых затрат на покупку права проживания в гостинице и др. Темпы и структура развития сферы туризма и курортов Украины не отвечают современным требованиям.

Доля туризма в мировом валовом национальном доходе составляет около 10%, а на долю международного туризма приходится 8% общего объема мирового экспорта и около 30% мировой торговли услуг. Доля Украины в этом объеме совсем незначительна [13].

Именно благодаря последним событиям — акционированию «Укрзалізнички» и в ближайшем будущем подписании нового закона «О железнодорожном транспорте» будет не только возможно, но и необходимо уделить внимание развитию железнодорожного туризма. При этом при определении себестоимости туристических перевозок необходимо учитывать реальную долю расходов инфраструктуры в зависимости от износа железнодорожного пути во время следования туристических поездов различной веса и скорости движения.

Именно это, по мнению автора, позволит более точно устанавливать прогнозную стоимость перевозок. При этом частные предприниматели могут инвестировать как в современные туристические поезда, так и выкупать по своему усмотрению любой маршрут. Равный доступ к инфраструктуре должен обеспечивать здоровую конкуренцию, а значит, есть надежда, что в результате этого потребитель конечной продукции — пассажир (турист) — получит услуги высокого уровня. Любого потребителя туристических услуг интересуют следующие вопросы: «На чем ехать?», «По какому маршруту?», «Какова стоимость путешествия?», «Какова продолжительность путешествия?», «Возможны ли скидки?», «Какой уровень сервиса?». Ответ на все эти вопросы должны предоставить квалифицированные организаторы железнодорожного туризма, благодаря усилиям которых можно было бы поставить путешествие по железной дороге в категорию престижных и желанных.

Научная новизна и практическая значимость. В статье проанализированы возможности государственного сектора и частных украинских и иностранных инвесторов, которые появились у них в связи с акционированием украинских железных дорог. Также впервые предложен методический подход к определению себестоимости туристических перевозок, который, в отличие от существующего, предполагает учет реальной доли расходов инфраструктуры в зависимости от износа железнодорожного пути во время следования туристических поездов разного веса и скорости движения и который позволяет точно устанавливать прогнозную стоимость пассажирских перевозок.

Выводы. Позитивное развитие сферы туризма и курортов может стать весомым фактором ускорения экономического роста, поддержки занятости, структурной модернизации экономики, наполнения бюджетов всех уровней.

Среди приоритетных задач Стратегии развития сферы туризма и курортов Украины на период до 2022 года являются: создание условий для развития сферы туризма и курортов с использованием механизмов государственной поддержки, в том числе на основе государственно-частного партнерства, поддержка создания и продвижения новых туристических маршрутов и создание надлежащих экономических и правовых условий для привлечения инвестиций в развитие современной туристической инфраструктуры [10].

Туристическая отрасль Украины, которая страдает от недофинансирования со стороны государства и отсутствия госпрограммы развития в последние годы, вряд ли получит необходимое содержание учреждений здравоохранения в ближайшее время. Таким образом, развитие украинской туристической отрасли сейчас возможно лишь путем сотрудничества власти с представителями бизнеса на условиях государственно-частного партнерства.

Государственная политика поддержки развития сферы туризма и курортов, в том числе стимулирование инвестирования создания и модернизации объектов туристической инфраструктуры, должна строиться на основе использования рычагов, которые доказали свою эффективность в других странах.

Среди основных финансовых рычагов целесообразно применение следующих: увеличение государственного финансирования программ и проектов в сфере туризма, введение налоговых инструментов, направленных на поддержку системных инвестиций в сфере туризма, внедрение практики «удешевления» кредитов при привлечении инвестором кредитных ресурсов для реализации приоритетных инфраструктурных проектов в сфере туризма, установление льготных (в том числе нулевых) ставок ввозной пошлины на оборудование для гостиниц, заведений размещения и других объектов туристической инфраструктуры, которое ввозится в Украину для реализации соответствующих проектов и не производится в Украине, освобождение от налогообложения налогом на прибыль финансового результата, полученного туроператором в результате реализации туристических продуктов в сегментах внутреннего и въездного туризма.

Среди основных нефинансовых рычагов можно выделить следующие: создание Национального совета по вопросам туризма и курортов при Президенте Украины как высшего консультативного органа, который будет координировать деятельность органов государственной власти и управления в сфере формирования и проведения государственной туристической политики, создание информационно-коммуникативной платформы «Банк инвестиционных предложений в сфере развития туристической инфраструктуры» — с ключевыми данными о приоритетных проектах, которые должны быть реализованы, поддержка кластерной модели развития туризма, гостиничного хозяйства и курортов, привлечение международных экспертных и консультативных организаций для выработки подходов продвижения национального туристического продукта на внутреннем и международном рынках.

References:

1. Abdurazakova, Ya. M. Sovremennyy mezhdunarodnyy turizm: tendentsii i perspektivy / Ya. M. Abdurazakova. — Vestnik AGTU. Seriya: Ekonomika, 2010. — №2. — S. 159–166.
2. Abramov, V. V. Istoriya turizma : uchebnyy / V. V. Abramov, M. V. Tonokoshkur. — Kharkov : KhNAMG, 2010. — 294 s.
3. Barash, Yu. S. Razvitie zheleznodorozhnogo turizma v Ukraine / Yu. S. Barash, A. O. Kravchenko, O. S. Yasnetsov // Sb. nauch. tr. Dnepropetr. nats. un-ta zhelezn. transp. im. akad. V. Lazaryana «Problemy ekonomiki transp.». — Dnepropetrovsk, 2014. — Vyp. 8. — S. 7–11.
4. Gulyaev, V. G. Organizatsiya turisticheskikh perevozok / V. G. Gulyaev. — Moskva : Finansy i statistika. — 2001. — 512 s.
5. Lyman N. M. Zarubezhnyy opyt reformirovaniya zheleznodorozhnogo transporta. Vestnik ekonomiki transporta i promyshlennosti. — №37. — 2012. — S. 148–152.
6. Martsenyuk L. V. Osnovnye napravleniya razvitiya transportnogo turizma v Ukraine / L. V. Martsenyuk // Vesn. Dnepropetr. nats. un-ta zhelezn. transp. im. akad. V. Lazaryana. — D., 2013. — Vyp. 47. — S. 24–32.
7. Perspektivy razvitiya zheleznodorozhnogo turizma Ukrainy na uzokolekakh Zakarpattia / V. G. Kuznetsov, P. A. Pshinko, L. V. Klimenko [i dr.]. — Nauka i progress transp. Vesn. Dnepropetr. nats. un-ta zhelezn. transp. — 2015. — № 4 (58). — S. 23–33.
8. «Pro turizm». Zakon Ukrainy [Elektron. resurs]. — Rezhim dostupa: <http://zakon4.rada.gov.ua/laws/show/324/95-vr>
9. Razvitie turizma v Ukraine [Elektron. resurs]. — Rezhim dostupa: <http://www.marshruty.in.ua/index.php/rozvytok-turyzmu-v-ukraini.php>
10. Strategiya razvitiya sfery turizma i kurortov Ukrainy na period do 2022 goda [Elektron. resurs]. — Rezhim dostupa: <http://frtu.org.ua/uk/proekti-frtu/135-tematichni-proekti/544-strategiya-rozvitku-sferi-turizmu-i-kurortiv-ukrajini-na-period-do-2022-roku>
11. Strilets, V. I. Organizatsiya zheleznodorozhnogo turizma v Ukraine kak faktor povysheniya pribylnosti otrasli / V. I. Strilets, O. F. Yalbugan // Sb. nauch. tr. Dnepropetr. nats. un-ta zhelezn. transp. im. akad. V. Lazaryana «Problemy ekonomiki transp.». — Dnepropetrovsk, 2011. — Vyp. 2. — S. 114–117.
12. Ukrzaliznytsya soobshchila plan restrukturyzatsii na blizhayshie pyat let [Elektron. resurs]. — Rezhim dostupa: <http://news.finance.ua/ua/news/-/361524/ukrzaliznytsya-oprylyudnyla-plan-restrukturyzatsiyi-na-najblyzhchi-pyat-rokiv>
13. European Tourism 2013: Trends & Prospects [Elektron. resurs]. — Rezhim dostupa: <https://abouttourism.wordpress.com>
14. Overview International Tourism [Elektron. resurs]. — Rezhim dostupa: http://tourlib.net/wto/WTO_highlights_2009.pdf