

О.Г. Рудаків
O.G. Rudakov

ЦІНОУТВОРЕННЯ В ЗАЛІЗНИЧНИХ ВАНТАЖНИХ ПЕРЕВЕЗЕННЯХ УКРАЇНИ: ПРОБЛЕМИ ТА НАПРЯМИ ЇХ ВИРІШЕННЯ

Abstract. The author considers the complex of reasons for the appearance of a very complicated situation in the sphere of pricing for railway cargo transportations in Ukraine and proposes some ways to solve the urgent problems which are of importance for both the transport branch and the whole economy of the country.

Актуальність та важливість питання ціноутворення в залізничних вантажних перевезеннях України обумовлена вкрай важкою ситуацією, що склалася у цій галузі і характеризується дефіцитом рухомого складу, незадовільним станом колій, підвищеною зношеністю тягового та рухомого складу, порушенням монопольного законодавства та законодавства, що регулює діяльність природних монополій. Метою статті є визначення проблем ціноутворення на залізничні вантажні перевезення України та напрямів їх вирішення.

За інформацією Державної адміністрації залізничного транспорту «Укрзалізниця» (далі – Укрзалізниця), вона не здатна побороти негативну тенденцію зростання дефіциту рухомого складу. Так, за даними Мінпромполітики, на початок 2008 р. дефіцит залізничних вагонів становив 15 тис. одиниць, а з урахуванням їх подальшого виводу з експлуатації, на кінець року перевищив 24,6 тис. До 2020 р. дефіцит піввагонів в Україні очікується на рівні 57,1 тис. одиниць, що може призвести до загального пропорційного зменшення виробництва в Україні, оскільки не буде забезпечений необхідний обсяг вантажних залізничних перевезень, а можливості їх заміни іншими видами перевезень (автотранспортом, водним транспортом) є дуже обмеженими. Це також призведе до падіння ВВП та загального занепаду економіки України.

У 2008 р. з метою виправлення ситуації, що склалася, Укрзалізниця намагалася вирішити проблему дефіциту рухомого складу шляхом підвищення тарифів на вантажні залізничні перевезення на 40%. Аналогічні заходи щодо подолання дефіциту вагонів Укрзалізниця реалізовувала і в 2005 р., однак ефективність зазначених заходів є вкрай низькою у зв'язку із систематичним невиконанням Укрзалізницею фінансового плану щодо придбання вантажних вагонів (рис. 1).

Слід зазначити, що різке підвищення тарифів Укрзалізницею у 2005 р. та політика поступового зростання тарифів, яка реалізовувалася протягом 2007–2008 рр., не стали ефективними діями з подолання дефіциту вагонів через те, що плани

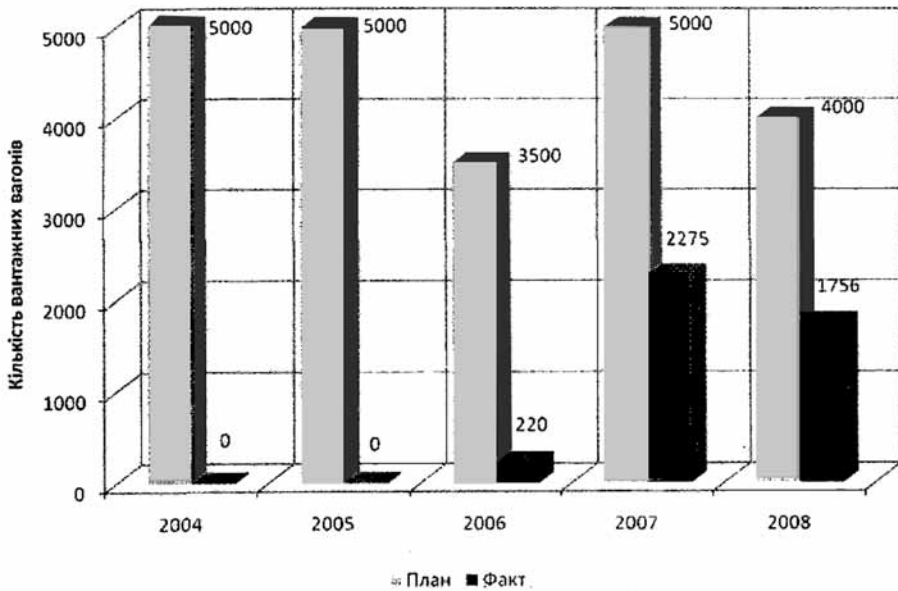


Рис. 1. Показники виконання фінансових планів Укрзалізниці з придбання вантажних вагонів у 2004–2008 рр.

Укрзалізниці щодо придбання рухомого складу у 2004 і 2005 рр. зовсім не виконувалися, а в 2007 і 2008 рр. їх виконання становило 45,5% та 43,9% відповідно.

Сучасна система ціноутворення у вантажному залізничному транспорті України сформувалася у 2000 р. з моменту вступу в дію наказу Міністерства транспорту України від 15 листопада 1999 року № 551 «Про затвердження Збірника тарифів на перевезення вантажів залізничним транспортом України і коефіцієнтів, що застосовуються до тарифів цього Збірника». З моменту прийняття зазначеного «Збірника тарифів» на перевезення вантажів залізничним транспортом України, подальша зміна тарифів здійснювалася через зміну коефіцієнтів, що визначалися згідно з наказами Міністерства транспорту України та телеграмами Укрзалізниці.

Негативні наслідки ситуації, що склалася з системою ціноутворення залізничних вантажних перевезень, у період наростання фінансової та економічної кризи відчутно позначаються на економіці України через суттєве погіршення фінансового стану та зниження конкурентоспроможності продукції основних учасників ринку залізничних вантажоперевезень або й призведуть до їх банкрутства. Крім того, дефіцит комерційно придатного рухомого складу, що відчувається підприємствами України з 2004 р., зумовить уповільнення виходу економіки з кризи через неможливість обслуговування зростаючих вантажопотоків.

Особливістю існуючого механізму ціноутворення в залізничному вантажному транспорті України є його монопольний характер, за якого поєднується комерційна діяльність і функції регулятора. Декомпозиція зазначених проблем та їх наслідків наведена на рис. 2.



Рис. 2. Декомпозиція проблеми поєднання комерційної функції та функції регулятора

Наслідками монопольного ціноутворення на залізничному транспорті і наданні супутніх послуг є такі:

Формування необґрунтованих тарифів на вантажні і пасажирські перевезення, послуги вантажовласникам та власникам вагонів, непрогнозоване збільшення тарифів, що призводить до:

- необґрунтованих витрат споживачів послуг монополіста через відсутність будь-якого економічного обґрунтування вартості послуг Укрзалізниці, зловживання монопольним статусом, порушення Закону України «Про транспорт», згідно з яким рівень тарифів на транспорті визначається відповідно до нормативних витрат на одиницю транспортної роботи, рівня рентабельності та сплати податків;
- зниження ролі України як транзитної держави у зв'язку з несприятливими умовами для розвитку парку рухомого складу, жорстким його дефіцитом, який покривається за рахунок понаднормативного використання транзитного рухомого складу інших країн;

- неможливості адекватного довгострокового інвестиційного бізнес-планування у зв'язку з різкими змінами тарифної політики в бік суттєвого збільшення вартості послуг. У 2009 р. планується прийняти новий Збірник вантажних тарифів залізничного транспорту України, що, за оцінками фахівців, призведе до підвищення вартості послуг ще на 40%. Введення нових тарифів не має відповідного економічного обґрунтування, не пов'язане із рівнем інфляції та реальним станом економіки країни. Непрогнозованість змін у тарифній політиці Укрзалізниці ускладнює реалізацію довгострокових планів розвитку промисловості та залізничного транспорту;

- загального зниження конкурентоспроможності економіки країни у зв'язку з підвищенням інфляційного навантаження. Політика непрогнозованого, економічно необґрунтованого зростання вартості послуг Укрзалізниці в умовах загальної економічної кризи призведе до суттєвого погіршення фінансового стану та зниження конкурентоспроможності продукції основних учасників ринку залізничних вантажоперевезень або до їх банкрутства і, як наслідок, зниження конкурентоспроможності всієї економіки країни.

Формування тарифної політики для прямих конкурентів (власників приватного рухомого складу) шляхом:

- запровадження необґрунтованих дискримінаційних умов для прямих конкурентів, що не дозволяє забезпечити адекватні терміни окупності інвестиційних проєктів з розширення парку приватного вантажного рухомого залізничного складу. У 2003 р. Укрзалізниця запропонувала підприємствам – учасникам залізничних вантажних перевезень придбати у власність залізничні вагони з наданням знижок до залізничних тарифів, рівень яких дозволяв забезпечити окупність інвестиційного проєкту протягом чотирьох років. У 2005 р. Укрзалізниця змінила рівень знижок до тарифів на перевезення приватним рухомим складом, внаслідок чого термін окупності з урахуванням поточних та планових ремонтів збільшився до 11 років. Крім того, Укрзалізниця постійно використовує свій монопольний статус для директивного першочергового завантаження власного парку в умовах його недостатнього завантаження або навантаження додатковими платними послугами користувачів вагонів в умовах їх дефіциту;

- прив'язки тарифних умов для приватних перевізників до результатів фінансово-економічної діяльності Укрзалізниці (забезпечення однакового рівня загальної рентабельності підприємств). Як впливає з «Аналізу регуляторного впливу прийняття наказу Міністерства транспорту та зв'язку України від 17.01.2008 р. № 43 «Про індексацію тарифів на перевезення вантажів залізничним транспортом України», «розміри знижок до тарифів на перевезення вантажів залізничним транспортом у власних залізничних вантажних вагонах встановлені, виходячи з забезпечення паритетних умов функціонування суб'єктів ринку вантажних залізничних перевезень, відповідно до яких рентабельність власників рухомого складу дорівнює рентабельності залізничного транспорту по перевезеннях, яка за 11 місяців 2007 р. становить 0,52%. Виходячи з викладеного в наказі, передбачена зміна розміру зни-

жок на перевезення вантажів у приватних піввагонах у розмірах: для вантажів першого тарифного класу – 36%, для вантажів другого тарифного класу – 20% та для вантажів третього класу – 16%». Таким чином, при ціноутворенні для приватного вантажного рухомого складу за базу приймається загальна ефективність функціонування Укрзалізниці, причому не вантажних залізничних перевезень, а залізничних перевезень загалом, у тому числі з урахуванням дотаційних пасажирських перевезень та необхідності утримання соціальної сфери Укрзалізниці;

- обмеження в придбанні нового рухомого складу великими вантажовласниками тільки для забезпечення власних технологічних потреб. Це обумовлено великим, таким, що перевищує 10 років, загальним терміном окупності інвестиційних проєктів з придбання власного рухомого складу, а також подвійною сплатою тарифу за порожній пробіг для приватних вагонів – у складі загального тарифу на перевезення в приватних вагонах та додатково у формі тарифу за повернення порожніх вагонів. Відповідно до проєкту нового Збірника вантажних тарифів залізничного транспорту України, вартість перевезень у приватному рухомому складі деяких видів вантажів з урахуванням порожнього пробігу перевищує аналогічні тарифи для парку Укрзалізниці на 15%. Усе це призводить до зниження інвестиційної привабливості приватного рухомого складу, внаслідок чого підприємства здійснюють придбання рухомого складу тільки для забезпечення власного технологічного циклу в умовах дефіциту комерційно придатного рухомого складу.

Перехресне субсидування вантажних і пасажирських перевезень зумовлює:

- неможливість виділити окремий фінансовий результат за напрямками бізнесу, оскільки існуюча система ціноутворення не передбачає відокремлення вагонної, інфраструктурної і тягової складових тарифу, внаслідок чого не використовується система управління витратами. Проєкт нового «Збірника вантажних тарифів залізничного транспорту України», що розробляється, передбачає виділення вагонної, інфраструктурної і тягової складових тарифу, однак розподіл між цими складовими не має економічного обґрунтування. Крім того, з порушенням норм ст. 5 «Статуту залізниць України», до проєкту включений розділ «Плата за користування вагонами», однак не визначається фізичної сутності та складових такого поняття, що створює можливості для зловживання розміром зазначеної плати монополістом – Укрзалізницею;

- використання Укрзалізниці як механізму дотування підприємствами витрат державного бюджету – на виконання соціальних функцій держави при здійсненні пасажирських перевезень і компенсації збитків від пасажирських перевезень за рахунок підвищених тарифів на вантажні перевезення. У даний час налічується 25 категорій пільговиків, ситуація з фінансуванням котрих залишається критичною, при цьому законодавчі акти не дають права залізницям припинити перевезення пасажирів на пільгових умовах. Збитки від пасажирських перевезень (у першу чергу в приміському сполученні) компенсуються підвищеними тарифами на вантажні залізничні перевезення, тобто фактично має місце дотування суб'єктами гос-

подарчої діяльності витрат державного та місцевих бюджетів. Так, за результатами 2008 р. Укрзалізниця отримала чистий прибуток у розмірі 186,5 млн. грн. При цьому за зазначений період надходження від пасажирських перевезень склали 4 млрд. грн., а витрати – понад 8,2 млрд. грн.

Витратний принцип формування тарифів та відсутність стимулів до вдосконалення організації перевезень призводить до того, що:

- не проводяться заходи щодо зниження собівартості перевезень та непродуктивних витрат від незадовільної організації виробництва, оскільки за основу ціноутворення береться витратний принцип визначення тарифу на фактичну, а не на найкоротшу відстань. Крім того, до тарифу включаються фактичні загальномережеві витрати, в тому числі і непродуктивні витрати, пов'язані з незадовільною організацією виробництва, пасажирськими перевезеннями, початково-кінцевими операціями, інвестиціями тощо, що стимулює перевізника витратити більше та використовувати зростаючі витрати як доказову базу для подальшого підвищення тарифів.

- не впроваджуються заходи щодо реалізації швидкісного руху пасажирських та вантажних залізничних перевезень. Водночас стан основних фондів, невідповідність їх технічного рівня перспективним вимогам, зокрема й щодо швидкісного руху пасажирських та вантажних залізничних перевезень, вимагають розробки масштабних планів з докорінної модернізації колії, пасажирських та вантажних вагонів, тягового складу. Всі ці заходи можна було б реалізувати в рамках антикризових інфраструктурних проєктів;

- в обмежених обсягах впроваджуються енергозберігаючі технології та здійснюється придбання енергозберігаючого рухомого і тягового складу, електрифікація дільниць. Тільки переведення на електротягу знижує витрати на вантажні перевезення на 20% та дозволяє підвищити швидкість перевезень до 160 км на годину проти 100 км на годину з використанням тепловозів. Унаслідок зволікань із здійсненням цих заходів збільшується знос технічних засобів, погіршується їх структура, не забезпечується належна безпека руху, підвищується ризик техногенних катастроф (як сходження з рейок цистерн з жовтим фосфором у Львівській області 16.07.2007 р., великі залізничні аварії 17.01.2007 р. у Миколаївській та 07.10.2007 р. у Дніпропетровській областях), посилюється негативний вплив діяльності транспорту на навколишнє природне середовище і здоров'я людини, зростають експлуатаційні витрати, повільно вдосконалюються транспортні технології, які до того ж недостатньо пов'язані з виробничими, торговельними, складськими і митними технологіями; має місце неприпустимо низький рівень інформатизації транспортного процесу та інформаційної взаємодії транспорту з іншими галузями економіки;

- не реалізуються заходи щодо скорочення витрат на утримання соціальної сфери Укрзалізниці через відсутність стимулів до скорочення витрат та приведення їх у відповідність до кризових реалій в економіці України. Включення до валових витрат Укрзалізниці витрат на утримання її роздутої соціальної сфери дозволяє перерозподіляти фінансові результати користувачів послуг монополіста та Укрзалізниці.

З наведеного аналізу випливає, що існуючі інституціональні, адміністративні та управлінські вади системи ціноутворення в залізничних вантажних перевезеннях України не забезпечують подальший розвиток залізничного вантажного транспорту, порушують чинне законодавство, створюючи нерівні умови для діяльності підприємств різних форм власності, завдають шкоди розвитку України як транзитної країни, консервують у країні небезпечну ситуацію з оновленням основних фондів та впровадженням енергоефективних технологій і засобів, не дозволяють розробити ефективну систему управління витратами та зняти з Укрзалізниці виконання функцій держави щодо фінансування перевезення пільгових категорій пасажирів та утримання соціальної сфери.

Подальший розвиток галузі можливий виключно шляхом удосконалення існуючої системи ціноутворення та забезпечення рівних умов для всіх учасників ринку залізничних вантажних перевезень, що передбачає проведення такого комплексу інституціональних, економічних та адміністративних заходів:

- розділення комерційної функції та функції регулятора;
- реалізація програми антикризових інфраструктурних проєктів, у рамках якої здійснити докорінне оновлення основних фондів, привести їх технічний рівень у відповідність до перспективних вимог (швидкісний рух пасажирських та вантажних залізничних перевезень, модернізація колії, придбання енергоефективних пасажирських та вантажних вагонів, тягового складу, електрифікація дільниць);
- відмова від перехресного субсидування вантажних і пасажирських перевезень через встановлення економічно обґрунтованих тарифів на пасажирські перевезення, монетаризацію пільг;
- приведення системи встановлення тарифів на вантажні залізничні перевезення у відповідність до чинного законодавства, що регулює діяльність природних монополій;
- створення однакових умов для учасників ринку вантажних залізничних перевезень через економічно обґрунтоване розділення вагонної, інфраструктурної і тягової складових залізничного тарифу.

Невідкладне вирішення зазначених питань має винятково важливе значення не тільки для транспортної галузі, а й для держави в цілому, адже ефективне функціонування її виробничої та соціальної сфер значною мірою забезпечується стабільною і надійною роботою залізничного транспорту.

-
1. *Шумейко О.А.* Методи і моделі залучення інвестицій у залізничний транспорт України / О.А. Шумейко // Екон.-мат. моделювання соц.-екон. систем. – 2005. – Вип. 9. – С. 60–69.
 2. О законодательных предпосылках реформирования железнодорожного транспорта Украины / В.П. Гончаренко // Залізн. транспорт України. – 2007. – № 4. – С. 32–35.
 3. *Макаренко М.В.* Основні засади формування конкурентоспроможності транспортних послуг / М.В. Макаренко // Залізн. транспорт України. – 2004. – № 6. – С. 36–39.