

Железная дорога:

оптимизация регулирования и денежных потоков

Среди всех инфраструктурных отраслей Украины чаще всего приходится слышать о необходимости проведения реформ в железнодорожном хозяйстве. На наш взгляд, это связано с ключевой ролью железных дорог в отечественной транспортной сети, а также с огромным денежным оборотом в этой сфере. Так, Украина обладает одной из наиболее протяженных (более 22 тыс. км) и густых (36 м полотна на 1 кв. км территории против 23 м в США и 105 м в Германии) железнодорожных сетей. Шесть железных дорог Украины генерировали до начала боевых действий на востоке страны ежегодный оборот более \$5 млрд, обеспечивали 37% всех грузовых перевозок и выступали одним из важнейших каналов поступления товаров на экспорт. Ежегодно по нашим железным дорогам перевозится более 450 млн т грузов, что превышает грузооборот стран Латинской Америки или Франции и Германии вместе взятых.

Положение Украины в Индексе глобальной конкурентоспособности говорит о том,

что реформы в этой отрасли не являются приоритетными. Страна находится на 25-м месте в мире по качеству железнодорожной инфраструктуры, и этот субиндекс входит в число трех самых лучших украинских оценок в регулярном рейтинге Всемирного экономического форума.

Столь высокая оценка в рейтинге, на наш взгляд, связана с инерционностью в этой сфере. Железная дорога консервативна, и наследие прошлых лет “проесть” не так просто. К тому же на рельсовые перевозки новые волны технологического уклада оказывают слабое влияние.

Впрочем, это не означает, что государству следует вовсе забыть о реформах в этой сфере. Ведь износ железнодорожного полотна и прочих элементов инфраструктуры превышает 70%, а подвижного состава — 90%. Среди самых заметных реформ на украинских железных дорогах в последнее время — ремонт вокзалов и внедрение скоростного железнодорожного сообщения.

В 2000–2010 гг. Украина выделяла на развитие железнодорожного сообщения не

более 30% запрашиваемых средств. Сейчас до 2026 г. заявлено \$13,8 млрд инвестиций, однако в последние два года государство и Государственная администрация железных дорог “Укрзалізниця” не могли расщедриться более чем на \$200 млн ежегодно. Если такая тенденция сохранится, то до 2026 г. можно будет профинансировать проектов лишь на \$2,4 млрд.

Кроме того, одна из самых значимых проблем этой госмонополии — долги, отвлекающие большой инвестиционный ресурс. За 2014–2022 гг. “Укрзалізниця” должна погасить более \$2 млрд задолженности. Большая ее часть номинирована в валюте, тогда как доходы железных дорог формируются преимущественно в гривнях (доля транзита в грузообороте составляет менее 0,1%).

Если оценить среднюю выручку на 1 км дорог, то увидим, что Украина существенно отстает в этом вопросе. Нашей стране 1 км железных дорог приносит крайне малый доход — около \$59 тыс. (см. “Доход от перевозки...” на стр. 27). Очевидно, что после девальвации 2014–2015 гг. этот показатель

Немецкая конкурентная монополия

В разделении железнодорожных активов на отдельные компании и передаче их в частные руки важно придерживаться “золотой середины”. Печальным опытом может поделиться Эстония, в которой первичные итоги децентрализации 1992–1998 гг. (последовательное разделение государственной корпорации Eesti Raudtee) сменились десятилетием сомнительных достижений. Пришедший в отрасль частный капитал из Великобритании и США, во-первых, не справился с бизнесом; во-вторых, не сдержал базовых инвестиционных обязательств и не сгенерировал достаточно средств для строительства и электрификации путей. Инвестиции в инфраструктуру ограничивались обновлением подвижного состава. Государство осталось крупнейшим оператором на рынке и было вынуждено снова национализировать первого по величине перевозчика Eesti Raudtee



путем обратного выкупа в 2007 г. 66% его акций у Baltic Rail Services. Проблемой оказались особенности государственного регулирования. Правительство то и дело вмешивалось в отрасль, пересматривая правила доступа к железнодорожным путям и ограничивая

тарифы. Железнодорожная инфраструктура была разделена на малоэффективную сеть, с точки зрения маршрутов, размеров, дублирования функций, операционной независимости. Как следствие, часть активов не удалось эффективно приватизировать, а развитие других (например, оператор международных перевозок EVT Express) прошло с сокращением маршрутов.

Другим антипримером служит реформа в Великобритании. Достаточно только упомянуть, что блок пассажирских перевозок был разделен аж на 25 компаний, а средний уровень субсидий в стоимость проезда составляет по-прежнему 50–55%. По данным Office for Rail Regulation, в 2013 г. налогоплательщики субсидировали перевозчиков Великобритании на 4 млрд фунтов стерлингов, при этом до акционеров дошли только 200 млн фунтов прибыли в виде дивидендов. Железная дорога Великобритании входит в Топ-5 самых используемых в мире, но острейшая конкуренция скорее привела к сокращению маршрутов, чем к их развитию. То есть у страны есть обширная



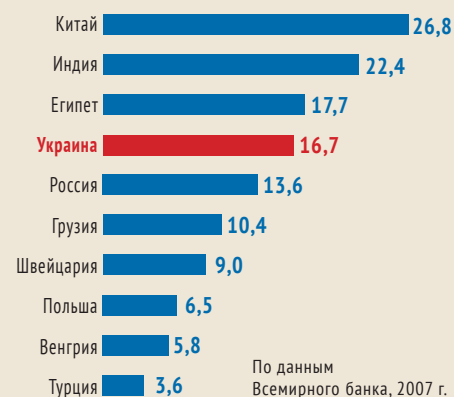
еще значительно просядет. Составляющих сразу несколько: зарегулированность тарифов, отсутствие конкуренции, слабое участие в международных перевозках, коррупция в ведомстве, организационные проблемы с подвижным составом.

В Украине высоки как нагрузка на пути, так и оборачиваемость каждой единицы подвижного состава. Это указывает на то, что базовый принцип необходимых реформ в отрасли состоит не во вкладывании дополнительных средств, а в планировании транспортных потоков и администрировании эффективности перевозок с помощью простых и понятных KPI. Например, удельной прибыли, коэффициента износа, среднего отклонения от графика и т.п. При этом Всемирный банк в своей публикации "Ukraine: Trade and Transit Facilitation Study" (2010) приводит тезис о том, что в Украине при меньшей на 20% плотности железнодорожных путей, чем в среднем по ЕС, интенсивность нагрузки на них в три раза выше.

Кроме того, давно назрела необходимость оптимизации персонала с последующим повышением средних заработных плат за счет более высокой производительности труда. В Украине на 1 км железнодорожных путей в среднем приходится 16,7 работника, что превышает значения для стран бывшего соцлагеря, не говоря уже о Западной Европе (см. "Количество персонала..."). Такие показатели свойственны для стран с низким уровнем жизни населения (где это оправдывается зарплатой).

К о л и ч е с т в о

персонала на 1 км путей, чел.



По данным
Всемирного банка, 2007 г.

Д о х о д

от перевозки груза на 1 км
железных дорог, тыс. USD



По данным Всемирного банка, 2007 г.

Обратим внимание, что вся тройка мировых лидеров по качеству железнодорожной инфраструктуры — это относительно небольшие по сравнению с Украиной страны, для которых характерны непростые природные условия (Япония и Гонконг — это сеть островов, Швейцарии приходилось прокладывать дорогостоящие тоннели в твердой породе). Они оставили далеко позади и Украину с ее предполагаемой ролью транзитера, и Австралию с ее новой транспортной системой, нацеленной на быстрый вывоз полезных ископаемых к морским портам. И даже Великобританию, где, собственно, и появилась первая в мире железная дорога.

Важнейшим вопросом в реформировании железнодорожной инфраструктуры

видится электрификация путей. Ведь это и экологичность, и высокие скоростные характеристики, и эффективность, и более низкий износ основных фондов. По данным "Укрзалізниці", в Украине электрифицировано лишь около 45% путей — это практически равно показателю ЮАР. Все страны из десятки лидеров имеют уровень электрификации путей, превышающий 50%, не говоря уже о соседях Украины: Польша — 88%, Грузия — 82%, Болгария — 68%. Кстати, в 2009-2010 гг. Международная финансовая корпорация (группа Всемирного банка) вела переговоры о проекте по электрификации путей стоимостью около \$500 млн, однако консенсус с менеджментом "Укрзалізниці" так и не был достигнут.

железнодорожная сеть, но ее неумелое использование и недальновидное реформирование способны принести огромный вред. Максимизация прибыли частных инвесторов привела к увеличению эксплуатационной нагрузки и, как следствие, к росту аварийности. Так, за 2003-2013 гг. в Великобритании произошло пару десятков крупных железнодорожных аварий, в которых пострадали более 200 человек. Приведенные выше неудачные примеры перемен в железнодорожной инфраструктуре нужно, скорее, отнести к так называемой американской модели реформирования, для которой как раз характерна глубокая децентрализация и максимальная приватизация. В случае США это можно оправдать размерами и потенциалом страны, а также ее сложным административным устройством.

Успешным же стоит считать недавний опыт Германии, где существующая государственная монополия в целом положительно сказывается на развитии железных дорог. В 1993 г. путем слияния Deutsche Bundesbahn, Deutsche Reichsbahn и West-

Berliner VdeR была создана компания Deutsche Bahn, ставшая безоговорочным лидером в области перевозок. Тогда же появилось профильное ведомство Eisenbahn-Bundesamt, которое принялось за выделение из монополии отдельных сервисных фирм. Это стало началом появления отдельных дочерних компаний, ответственных за пути, станции, связь и сервис, пассажирские и грузовые перевозки (с последующим их делением), и привело к сокращению более чем 100 тыс. человек (оставшиеся получили повышенные оклады). В отличие от Эстонии и Великобритании, в Германии эти компании остались в госсобственности. При этом частные перевозчики могут получить платный доступ к железнодорожным путям. Из постсоветских стран по пути Германии пошла Литва. Тамашняя железная дорога уже много лет работает с прибылью, и в стране, в отличие от Эстонии, растет объем грузовых перевозок. В Литве государственный оператор Lietuvos Geležinkeliai занимает монопольное положение и его приватизация в среднесрочной перспективе не

планируется. Операции по перевозкам и обслуживанию железнодорожной инфраструктуры переданы отдельным национальным компаниям. Государство также сохранило за собой право собственности на инфраструктуру.

Необходимо подчеркнуть, что правительство Литвы активно использовало средства, полученные при вступлении в ЕС для развития инфраструктуры, а прибыль от грузовых перевозок инвестировало в подвижной состав — итогом за последние 14 лет объем такого рода капитальных вложений превысил \$1,5 млрд. При этом большие инвестиции сделаны в Rail Baltica — проект железнодорожного сообщения с использованием стандартной европейской колеи, которая должна соединить Таллинн, Ригу, Каунас, Варшаву и Берлин. Основная цель — предложить литовским портам поставки грузов из Европы, не прибегая к использованию широкой колеи. Эта стратегия направлена на минимизацию зависимости Литвы от российских перевозок.