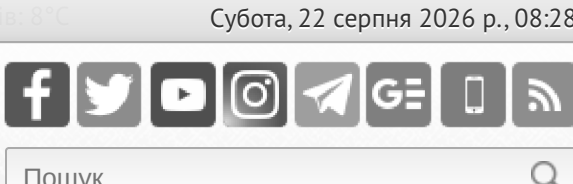


Топ-теми:
• Арешт Ермака
• Корупційна мафія Міндіна в Енергоатомі
• Напад Росії на Україну



Пошук...

НОВИНИ КОНФЛІКТИ ПОЗИЦІЯ ДУМКА ПОДІЇ ВІЙНА ВІДЕО БЛОГИ

Рискованный эксперимент Укрзализныци

Читати на руском

Подіти на бачині джерела в Google



Рискованный эксперимент Укрзализныци

Руководство "Укрзализныци" не оставляет попыток протолкнуть через правительство очередное повышение тарифов на грузовые перевозки, вопреки критической ситуации в экономике и просто здравому смыслу.

С этой целью министру инфраструктуры Андрею Пивоварскому подается, скажем так, не совсем объективная информация.

Так, в недавнем интервью еженедельнику "Контракты" он заявил, что февральское повышение тарифов УЗ на 30% никак не отразилось на грузопотоке. Дескать, кто хотел отказаться от железнодорожных перевозок, сделал это еще 10 лет назад, а остальные нигуда не денутся. Все рассказы о том, что все остановится, грузы не будут ездить, это сказки", – подчеркнул министр.

Между тем официальные данные Государственной службы статистики свидетельствуют, что перевозки грузов железнодорожным транспортом в Украине за январь-май упали на 20,4% к аналогичному периоду 2014 года, до 135,4 млн тонн, грузооборот сократился на 12,9%, до 77,604 млрд тонн/км. Это вполне коррелируется с падением промышленного производства в стране на 21,2% и по логике должно сигнализировать железнодорожникам, что финансовые возможности грузоотправителей и получателей на исходе. Кроме того, одновременный рост грузоперевозок водным транспортом за 5 месяцев на 11,5%, свидетельствует, что бизнес все же пытается диверсифицировать логистику за счет ухода с УЗ.

Тем не менее глава Мининфраструктуры призывает не драматизировать ситуацию. По его словам, сначала нужно посмотреть, какой процент в структуре затрат составляют железнодорожные перевозки. Если это 1%, то даже в два раза повысив тариф, никто не умрет, подчеркнул министр. Исходя из этого, создается впечатление, что железнодорожники предлагают министру провести некое тестирование: во сколько раз надо поднять тариф, чтобы украинская промышленность все же загнулась? Подобный эксперимент представляется более чем рискованным. В случае дальнейшего падения объема грузоперевозок "Укрзализныця" сама может прийти к финансовому краху.

Глава Федерации работодателей горняков Украины Сергей Сторчак в комментарии МинПрому уточнил, что при поставках железорудного сырья в страны Восточной Европы доля ж/д тарифа в цене DAF составляет около 30%, а при продаже ЖРС в Китай – около 10% от цены на условиях CFR. Поэтому с министром можно было бы согласиться, если бы действительно речь шла об 1% доли ж/д перевозок, отметил он.

"Надо разговаривать языком цифр, и мы приводим цифры. Мы же не говорим, что не видим положение железнодорожников, мы готовы, давайте обсуждать. Но когда они готовят проекты решений, надо учитывать последствия. Сегодня уже одни ГОКи на нулевой рентабельности, на подходе другие... А у Укрзализныци по нашим грузам до планируемого повышения рентабельности перевозок свежее 30% и они теперь хотят сделать больше 70%. Получается, они не могут жить без прибыли, а мы можем?", – отметил глава федерации.

Он также подчеркнул, что транспортные расходы напрямую влияют на конкурентность украинской железорудной продукции на мировых рынках. Так, при поставках в Китай ключевой рынок сбыта для украинских ГОКОВ, общая логистическая составляющая, включая морской фрахт, составляет около 50%, тогда как у конкурентов из Австралии в силу географического фактора – примерно 20%. При этом горно-обогатительные комбинаты являющиеся крупными налогоплательщиками, одним из основных источников поступления валюты в Украину и на них работают тысячи людей, напомнил Сторчак.

Это означает, что очередное повышение грузовых ж/д тарифов приведет сначала к росту конечной стоимости украинской железорудной продукции, затем к падению ее продаж, а, значит, снижению налоговых и валютных поступлений для государства. А еще гарантирован рост социальной напряженности из-за ухудшения финансово-экономического положения ГОКов.

Исполнительный директор ассоциации "Укрцемент" Роман Скильский, в свою очередь, уточнил, что в среднем по отрасли составляющая железнодорожных перевозок в себестоимости готовой продукции составляет 12-15%. А еще есть перевозка сырья, где логистическая составляющая гораздо выше. К примеру, в перевозках шлака – до 80%, уточнил он. "У нас ж/д перевозка готовой продукции составляет около 6 млн тонн и еще 6,5 млн тонн – доставка сырья. Это большие объемы, поэтому повышение тарифов даже не в два раза, как говорит министр в интервью, а на 25%, как предлагалось ранее, будет для нас очень болезненным и чувствительным. Последствия трудно спрогнозировать", – подчеркнул он.

Скильский напомнил, что цементная промышленность имеет стратегическое значение для национальной экономики как в условиях военных действий, так и для послевоенного восстановления. Он с опасением воспринял тезис Пивоварского о том, что львиную долю грузопотока "Укрзализныци" составляет экспортная продукция, и поэтому говорить об убытках грузоотправителей не приходится. "Если взять цементную отрасль, то у нас на экспорт отправляется лишь порядка 1,5% продукции. Мы ориентированы на внутренний рынок и у нас нет валютной выручки, поэтому в случае цементной промышленности речь идет не о попытке драматизировать, а о реальной угрозе", – сказал он.

Глава Федерации металлургов Украины Сергей Бельенкий подчеркивает, что сейчас неблагоприятное время для повышения тарифов на грузовые ж/д перевозки, поскольку металлургические комбинаты и так едва ли не ежедневно балансируют на грани остановки. Во-первых, из-за военных действий на востоке страны есть перебои в поставках угля и кокса с неподконтрольной территории, плюс артиллерийские обстрелы ряда предприятий. Во-вторых, колоссальный дефицит оборотных средств из-за несвоевременного возмещения экспортного НДС Государственной финансовой службой Украины – общая задолженность перед горно-металлургическими компаниями перевалила за 8 млрд грн.

И, наконец, крайне неблагоприятная ситуация на внешних рынках сбыта: рост конкуренции со стороны китайских и российских стальных производителей уже привел к снижению на 60% цен на железорудное сырье в мае текущего года к январю 2014 при экспорте в Китай. Кроме того, стальной слэб подешевел на 40%, заготовка и рулон – на 30%, все на условиях FOB Украина. Плюс введение заградительных пошлин на импорт металлопродукции со стороны отдельных стран, которые пытаются таким образом защитить собственного производителя, например, в Индии. Повышение грузовых ж/д тарифов в таких условиях угрожает коллапсом отрасли, предупредил глава Федерации металлургов Украины.

Он напомнил, что с января 2014 по май 2015 тарифы УЗ для ГМК повысились на 46%, на электроэнергию – на 54%, на природный газ – на 112%. Также С.Бельенкий обратил внимание на усиление Кабинетом министров фискального давления на ГМК Украины. В частности, значительное повышение рентных платежей за недропользование для горно-обогатительных комбинатов, а также авансовые платежи по налогу на прибыль исходя из прошлогодних показателей, переплаты по которому для украинского бизнеса в целом оцениваются в 28 млрд грн. за год.

"В текущей ситуации горно-металлургический комплекс уже нельзя рассматривать как бездонную бочку и дойную корову для решения всех государственных задач – наполнения бюджета, улучшения финансового состояния государственных монополий. Ведь каждая дополнительно изъятая из отрасли гривна может привести к необратимым последствиям, после чего государство останется без налогов, Укрзализныця – без грузов, а сотни тысяч работников отрасли – без рабочих мест", – подчеркнул Бельенкий.

Представители профильных ассоциаций также сошлись во мнении, что ссылки железнодорожников на то, что грузовые ж/д тарифы в Украине ниже в 1,5 раза, чем в той же России, являются некорректными, поскольку ситуация в украинской экономике гораздо хуже, чем в российской. Так, по итогам января-мая промпроизводство в РФ снизилось на 2,3% против падения на 21,2% в Украине. Поэтому если тамошние производители еще как-то способны тянуть расценки РЖД, украинские – увы, нет. "Могут согласиться, что тарифы у нас, возможно, одни из самых низких. Но сравнивать их надо только в контексте с макроэкономическими показателями страны, иначе вся эта статистика – просто демагогия", – отметил Скильский.

Тем не менее, как отмечал и Сторчак, крупнейшие украинские грузоотправители готовы к конструктивному диалогу с министром инфраструктуры Андреем Пивоварским и с "Укрзализныцей". "Мы понимаем необходимость инвестиций в развитие. Нас не меньше, чем железнодорожников, беспокоит износ вагонов, который доходит до 90% и более. И если, как говорит министр, деньги от повышения тарифов пойдут на восстановление железки и как приоритет – вагонного парка, мы это можем только приветствовать. Но мы в переговорах с УЗ хотим получить четкие гарантии, что дополнительные средства пойдут на закупку новых вагонов, иначе сомнительна логика таких повышений", – сказал Скильский.

По его словам, хотя Пивоварский в интервью говорил о том, что УЗ годами дотирует промышленность, реальность иная. "На самом деле именно за счет промышленности УЗ субсидирует убыточные пассажирские перевозки. Здесь есть ошибка, неверная оценка или некорректная формулировка", – сказал представитель "Укрцемента". Он выразил надежду, что после корпоратизации УЗ удастся отказаться от кросс-субсидирования пассажирских перевозок за счет грузовых. "Следует с благодарностью признать, что в работе с нами УЗ демонстрирует открытость, но вопросы тарифной политики как следствие кросс-субсидирования остаются актуальными. И я уверен, что когда мы начнем говорить друг с другом языком финансовых планов, все эти вопросы можно будет перевести в экономическую плоскость", – сказал Скильский.

Сейчас же, по мнению профильных ассоциаций, исходя из экономических реалий, корректировка тарифов "Укрзализныци" не должна привести к росту затрат грузоотправителей на ж/д перевозки более, чем на 10%. Кроме того, необходимо устранить существующие диспропорции между государственным и частным вагонным парком, а также при перевозке порожних вагонов из-под грузов разных классов. Также участники рынка хотели бы, чтобы полученные средства были направлены на закупку локомотивов и восстановление и развитие действительно критично важных в настоящий момент для экономики Украины железнодорожных путей, инвестиции в которые можно окупить в кратчайшие сроки.

"И должно быть четкое понимание, на какие статьи затрат пойдут дополнительно привлеченные средства от повышения тарифов", – добавил глава ФМУ Бельенкий. Он также напомнил, что далеко не все сделано для повышения доходности "Укрзализныци" от грузовых перевозок даже при нынешнем уровне тарифов, например, за счет увеличения поставок сырья на металлургические комбинаты в Мариуполе. Потребность в объемах угля, кокса и руды в данном направлении велика, но железнодорожники никак не обеспечат надлежащую пропускную способность на участке "Камыш-Заря – Волноваха". А всего-то и нужно – провести капремонт путей, которые сейчас в неудовлетворительном состоянии.

Кроме того, ничего не сделано для минимизации расходов УЗ при закупках работ, материалов и услуг. В ходе мартовского круглого стола, посвященного проблемам в тарифной политике на железной дороге, промышленники советовали руководству "Укрзализныци" навести порядок в тендерных закупках – отказаться от посредников и начать работать непосредственно с производителями. По его оценке, это сразу дало бы экономии 30-40% средств.

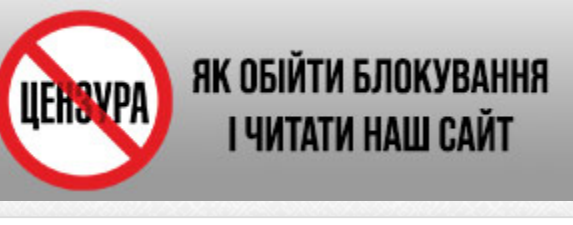
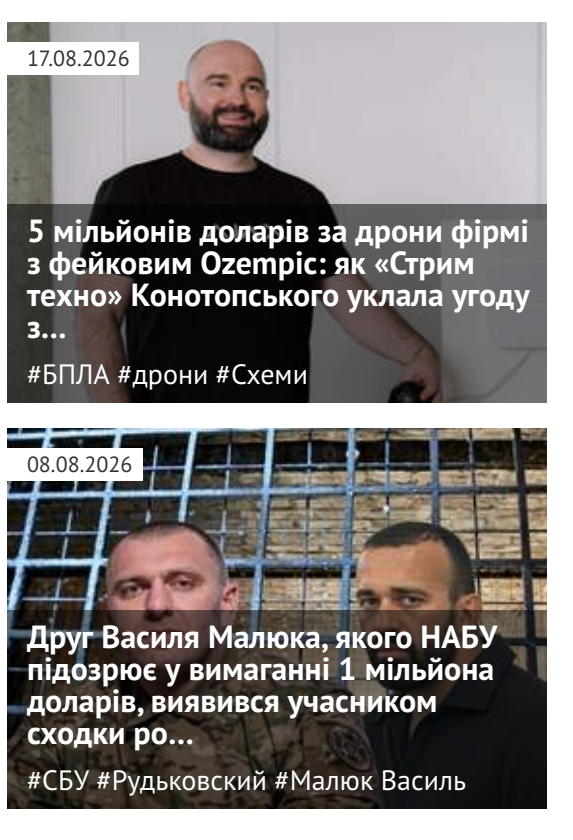
Свежие данные по данной проблеме привел 23 июня заместитель министра экономики Максим Нефедов на заседании коллегии министерства. По его словам, убытки государства на закупках составляют 50 млрд грн. в год, из которых 15 млрд грн. – прямая коррупция. Еще 25 млрд грн. теряется из-за ограничения конкуренции, уточнил замминистра. Очевидно, что в данном случае речь идет обо всех госкомпаниях, включая УЗ. Выходом из положения Нефедов считает переход на электронную систему закупок, минимизирующую коррупционный человеческий фактор. Однако в УЗ такая система пока еще не внедрена.

Генеральный директор крупнейшего украинского сельхозпредприятия "Нибулон" Алексей Вадатурский также выразил уверенность, что железнодорожники имеют возможность улучшить свои экономические показатели без очередного повышения тарифов на грузоперевозки. "В таких случаях я всегда спрашиваю, а все ли сделало руководство Мининфраструктуры и УЗ, чтобы избежать повышения тарифов? Я категорически против бездумного поднятия тарифов без глубокого анализа. Это ударит по АПК, это ударит по всем национальным товаропроизводителям", – подчеркнул он. В качестве примера он привел показатель оборачиваемости грузовых вагонов УЗ – 9-10 дней из центра Украины до Одессы или Николаева. "А у нас в Нибулоне оборачиваемость 3 дня. За счет чего? Мы добились маршрутной оптимизации", – сказал Вадатурский.

Кроме того, по его мнению, железнодорожники неэффективно работают с отправителями грузов. "Мы не работаем по прямому варианту: элеватор-порт-трем. А есть недобросовестные отправители на экспорт, которые не заказали судно, вагоны с зерном пришли в порт – а судна нет, вагоны простаивают в порту, используются как склад на колесах. Железнодорожники в убытках, все в убытках. Чтобы решить эту проблему, надо работать с грузоотправителями, стимулировать. Для недобросовестных тарифы должны быть дороже, для ответственных – дешевле. А чтобы прикрывать повышением тарифов свою неэффективность и некомпетентность – это самый простой способ, но я это не приветствую", – резюмировал глава "Нибулона".

Игорь Воронцов, МинПром

Важливі новини



Останні новини

- По дні | По переліданні | По коментаріям
- 11:24 Федоров відповів, чи планує йти у президенти України: «Буду приймати рішення» [2]
 - 11:19 У Києві помітили рідкісний Audi R8 із 570-сильним V10: суперкар розганяється до 329 км/год [8]
 - 11:13 Засновник Blackwater Ерік Принс створив компанію для захисту від дронів «як сервіс»
 - 11:07 «Ще жовтень, ще жовтень і знову жовтень»: як у Київському апеляційному суді затягує справу Ярославського
 - 11:02 РФ вдаряла по розподільчому центру «Аварію» Підписуйтесь на наш канал в Telegram. Оперативно про головне
 - 10:57 Нчий обстріл Одеси: в місті пролунала серія вибухів [2]
 - 10:50 Суд скасував понад 116 тисяч гривень податків і штрафів за доходи з OnlyFans
 - 10:44 Зеленський закликав посилюти ППО після масованих ударів РФ: «Де жертви, яких могло б не бути»
 - 10:38 Глава МЗС Німеччини прибув до Києва: в центрі міста обмінять рух
 - 10:32 В Одеській області пошкоджено енергооб'єкти ДТЕК: в Одесі є перебої зі світлом
 - 10:26 США запровадили 50% мита на частину канадських товарів після провалу переговорів [8]
 - 10:20 У Херсоні внаслідок атаки дронів знищено торговельний центр [2]
 - 10:14 Росіяни вбили людину та поранили сімох на Донеччині за добу [8]
 - 10:08 Шахтарі маскуються під кіберполіцію та вимагають «штраф» у криптовалюті
 - 10:02 Росіяни вдарили дронами по складах на Запоріжжі: виникла пожежа
 - 09:58 РФ атакувала Україну балістикою та 217 безпілотниками
 - 09:52 Після атаки РФ на Кривий Ріг у лікарнях залишається 61 людина: 23 – у важкому стані
 - 09:46 Росіяни знову атакували Чернігів: горів приватний будинок, пошкоджені вантажівки [8]
 - 09:41 В Одесі після нічної атаки зафіксували перебої зі світлом
 - 09:36 У Кривому Розі триває розбір завалів торговельного центру [2]
 - 09:30 У Мелітополі безпілотники атакували будівельний супермаркет
 - 09:24 Німецька промисловість втрачає конкурентоспроможність: у Берліні звинувачують Китай [8]

Теги новин

COVID-19 агресія Росії Атака **Війна**
Война вСУ Вторжение Донalda
Трамп Донбас: дпІ Зеленський ЗСУ Київ
Київ коронавірус Корупція
Напад Росії на Україну Нападение
Росії на Україну окупанти
окупати Порошенко Путин Росія
Россия вСУ США Украина
Україна ЧП Знищення коронавіруса

Наші опитування

Чи вірите ви, що Дональд Трамп зможе зупинити війну між Росією та Україною?

☐ Так, повністю зможу

☐ Частково зможу, але не відразу

☐ Ні, не зможу

☐ Це залежить від дій інших сторін

☐ Важко відповісти

Голосувати

Показати результати опитування

Показати всі опитування на сайті

Теги: Пивоварський Андрій | Укрзализныця



Юлія Більченко
ВИПУСКОВИЙ РЕДАКТОР

30 червня 2015 г., 20:41 | Перегляди: 4722

Коментарі: 0

Роздрукувати | Надіслати товаришу

Коментарі:

comments powered by Disqus