



ГОЛОВА ВЕРХОВНОЇ РАДИ УКРАЇНИ

11/10-731
10.04.2015

Прем'єр-міністру України
ЯЦЕНЮКУ А.П.

Шановний Арсенію Петровичу!

Надсилаємо адресований Вам депутатський запит народного депутата України Колеснікова Д.В., оголошений на засіданні Верховної Ради України 10 квітня 2015 року, для розгляду і надання відповіді автору запиту і Верховній Раді України у встановлений чинним законодавством 15-денний термін.

Додаток: на 3 арк. у 1 прим.

З повагою

В. ГРОЙСМАН



НАРОДНИЙ ДЕПУТАТ УКРАЇНИ

01008, м. Київ, вул. М.Грушевського, 5, Верховна Рада України

вих. № 15/180
02.04.2015

Прем'єр-міністру України
Яценюку А.П.

ДЕПУТАТСЬКИЙ ЗАПИТ (у порядку ст. 15 Закону України «Про статус народного депутата України»)

*Щодо чергового значного підвищення
вантажних залізничних тарифів*

Шановний Арсенію Петровичу!

5 березня 2015 року Міністерство інфраструктури України на своєму сайті опублікувало проект наказу, який передбачає чергове, вже третє за останні дев'ять місяців, підвищення тарифів на залізничні вантажні перевезення на 25%. Так, лише з липня 2014 року тарифи вже були підвищені на 12,5%, а з лютого поточного року ще на 30%. Не зважаючи на глибоку кризу реального сектору вітчизняної економіки, загальне зростання вартості залізничних перевезень складе 82,9%, що значно більше від песимістичних прогнозів Уряду щодо рівня цін промислових виробників на кінець 2015 року.

Окрім цього, залізничники планують кардинально збільшити й рівень коефіцієнтів, які застосовуються до перевезень порожніх вагонів. Для вантажів І класу – у 2,326 рази, II класу – у 1,532 рази.

Зазначаю, що підвищення тарифів на залізничні перевезення відбуваються в той час, коли лише за офіційними даними Державної служби статистики України виробництво сталі за 2014 рік в порівнянні з 2013 роком в Україні

знизилося на 18,1%, чавуну на 14,7%, готового прокату чорних металів на 19%. Крім того, за офіційними даними об'єднання підприємств «Металургпром» збитки Українських металургів лише за 11 місяців 2014 року зросли на 87% до 20,4 млрд. грн.

Слід відмітити, що тільки результатом останньої ініціативи Мінінфраструктури стануть ще додаткові витрати вантажовідправників у 2015 році які складуть близько 8,5 млрд. грн.

Відповідно до матеріалів пояснювальної записки до проекту наказу Мінінфраструктури, середня рентабельність перевезень порожніх вагонів за поточного рівня коефіцієнтів становить 33%, а тому потребує значного збільшення коефіцієнтів. Тобто регулятор прагне зробити технологічну операцію, яка прямо не пов'язана із наданням послуг з вантажоперевезення, а бізнес-процесом з рівнем рентабельності, що перевищуватиме 100%. Подібна аргументація не лише не може бути сприйнята як обґрунтована, але й викликає обурення у промисловців, які працюють на межі рентабельності, або взагалі у збиток.

Одним із головних завдань, які вирішуються за рахунок підвищення вантажних тарифів, є підтримання шляхом перехресного субсидування збиткових пасажирських залізничних перевезень. На їх підтримку ДП «Укрзалізниця» у 2014 році спрямувала близько 8,0 млрд. грн. У 2015 році перехресне субсидування очікується на суму понад 10 млрд. грн.

При цьому, навіть за існуючого рівня вантажних тарифів (без підвищення на 25%), прибуток від звичайної діяльності ДП «Укрзалізниця» від перевезення вантажів у 2015 році очікувався на рівні 14,2 млрд. грн. Тобто, з урахуванням підвищення, прибуток залізничників складе майже 18 млрд. грн.

Слід відмітити, що програмними документами передбачено створення у I кварталі 2015 року Національної комісії з регулювання транспорту, поступова ліквідація перехресного субсидування між вантажними та пасажирськими перевезеннями, впровадження механізмів компенсації збитків перевізникам від здійснення пасажирських перевезень за тарифами, які є нижчими, ніж економічно обґрунтовані.

На відміну від ринку залізничних вантажних перевезень, ринок промислових товарів регулюється законами ринкової конкуренції. Підприємства-вантажовідправники не можуть пропорційно підвищити ціни на свою продукцію, заклавши в них витрати на субсидування пасажирських перевезень у повному обсязі.

Відповідно до інформації Державної служби статистики України, обсяг відправлення залізничних вантажів у січні-лютому 2015 року по відношенню до відповідного періоду 2014 року вже скоротився на 22,8%. Вважаю, що обрана

керівництвом Мінінфраструктури практика постійного підвищення тарифів з перекладенням на вантажовідправників усіх без виключення проблем діяльності залізничної галузі призведе до подальшого скорочення обсягів промислового виробництва і, як наслідок, поглиблення кризи галузі залізничних перевезень.

Крім того, за інформацією, що надходить до мене від керівників провідних галузевих об'єднань і найбільших підприємств вантажовідправників, **Мінінфраструктури лише імітує визначене чинним законодавством публічне обговорення проектів регуляторних актів.** Жодної реальної можливості вплинути на рішення природної монополії та профільного міністерства зацікавлені вантажовідправники не мають.

Враховуючи вищевикладене, звертаюсь до Вас, з проханням втрутитись у ситуацію, що склалася в сфері тарифоутворення на залізничні вантажні перевезення, не допустити прийняття опублікованого Мінінфраструктури проекту наказу, а також надати відповідне доручення профільним Міністерствам прискорити виконання завдань, зазначених у Програмі діяльності Уряду, щодо скасування практики перехресного субсидування та запровадження незалежного регулятора тарифоутворення у галузі залізничних перевезень.

У зв'язку з вищевикладеним, на підставі вимог ст.15 Закону України «Про статус народного депутата України», прошу розглянути вказаний запит по суті, а також повідомити мене про результати розгляду Державною регуляторною службою України вказаного проекту Наказу.

Про прийняте рішення прошу інформувати мене в установлений строк, згідно з чинним законодавством.

Народний депутат України



Д.В. Колесніков
посвід. N 180