



ГОЛОВА ВЕРХОВНОЇ РАДИ УКРАЇНИ

11/10-116

05.02.2016

Міністру економічного розвитку і
торгівлі України

АБРОМОВІЧУСУ А.

Шановний пане Міністре!

Надсилаємо адресований Вам депутатський запит народного депутата України Гусака В. Г., оголошений на засіданні Верховної Ради України 5 лютого 2016 року, для розгляду і надання відповіді автору запиту і Верховній Раді України у встановлений чинним законодавством 15-денний термін.

Додаток: депутатський запит на 3 арк. у 1 прим.

З повагою

В. ГРОЙСМАН



НАРОДНИЙ ДЕПУТАТ УКРАЇНИ

01008, м. Київ-8, вул. М. Грушевського, 5, Верховна Рада України

№ 174/3-2-16-2

«3» серпня 2016 р.

**Прем'єр - міністру України
ЯЦЕНЮКУ А. П.**

✓ **Міністру економічного розвитку і торгівлі України
АБРОМОВИЧУСУ Айварасу**

**Міністру інфраструктури України
ПІВОВАРСЬКОМУ А. М.**

ДЕПУТАТСЬКИЙ ЗАПИТ

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

**Стосовно надання інформації про цільове
використання надходжень від підвищення
тарифів на перевезення вантажів залізничним
транспортом та пріоритетні напрямки
інвестицій ПАО «УЗ» у 2016 році.**

Шановний Арсенію Петровичу!

Шановний пане Айварасу!

Шановний Андрію Миколайовичу!

Проект наказу Міністерства інфраструктури України від 22.01.2016 року «Про внесення змін до деяких нормативно-правових актів Міністерства транспорту та зв'язку України» містить наміри Міністерства інфраструктури підвищити тарифи на залізничні вантажні перевезення в Україні на 15% з березня 2016 року.

Як народний депутат України та член Комітету Верховної Ради України з питань транспорту не можу не зауважити про питання, які виникли під час розгляду проекту вищевказаного документу, який раніше був оприлюднений для громадського обговорення.

В обґрунтуванні до проекту наказу, Укрзалізниця знов, як і роками раніше, відстоює необхідність підняття залізничних тарифів у 2016 році, обґрунтовуючи необхідність направлення отриманих від підвищення тарифів коштів на програму відновлення основних промислових засобів та рухомого складу залізниць, які мають фізичний знос більш ніж 90% : реконструкцію колії в сумі 1128 млн. грн.; реконструкцію електричних мереж, тягових підстанцій, пристроїв СЦБ та ін. – 300 млн. грн.; придбання вантажних вагонів – 495 млн. грн.; придбання колійної техніки – 252 млн. грн.; придбання рухомого складу для енергогосподарства – 272 млн. грн.; модернізацію тягового рухомого складу – 2 300 млн. грн. та вантажних вагонів – 460 млн. грн. Загалом, інвестиційна програма Залізниці на 2016р по плану складає 13,8 млрд гривень.

Проте, ані Міністерством інфраструктури, ані Укрзалізницею не було надано звіту щодо ефективності використання близько 9 млрд грн додаткових доходів від попередньої індексації залізничних тарифів у 2015 році, а також не було проведено аналізу впливу чергового підвищення тарифів на промислові галузі української економіки та відповідні обсяги перевезень.

До мене, як до народного депутата України та члена Комітету Верховної Ради України з питань транспорту, звернулись представники гірничо-металургійного комплексу України, які відзначили надзвичайно гостру проблему тарифів на послуги державних монополій у нинішніх складних умовах для української промисловості, вітчизняного ГМК та інших галузей економіки.

Так, ГМК на сьогодні забезпечує близько 15% ВВП та 25% експорту. Проте значне погіршення зовнішньоекономічної кон'юнктури вже призвело до падіння цін на металопродукцію майже на 40% лише протягом 2015 року, що погіршує конкурентоспроможність українських металургів на традиційних ринках збуту, створює передумови для їх втрати та відповідного скорочення виробництва. Виробництво сталі в Україні в 2015 році склало лише 70% від рівня 2013 року.

В складному становищі знаходиться і залізорудна галузь. Понад 50% обсягів виробництва вітчизняних залізорудних підприємств відвантажується на експорт. Проте в умовах уповільнення економічного зростання у Китаї та скорочення попиту з боку китайських металургів, ціни на ЗРС впали до мінімальних рівнів за останні 15 років, що на сьогоднішній день вже не покриває витрат на виробництво та доставку залізної руди до споживачів у Китаї. Це створює передумови для значного скорочення виробництва.

Укрзалізниця у 2015р пройшла важкий, але в край необхідний етап реформування, перетворюючись в публічне товариство. Нова організаційна форма дала Залізниці нові інструменти підняття ефективності перевезень: це й модель прийняття рішень, нова організаційна структура, прозора корпоративна

структура - це нові можливості. Суспільство очікує якісних змін. Але, на мою думку, Залізниця не повною мірою використовує нові можливості, та має значний резерв у внутрішній ефективності витрат, у тому числі і в амортизаційної політиці відтворення основних засобів, відрахування яких зросли після переоцінки основних засобів на 11 млрд гривень і складають близько 18 млрд грн на рік. Цього джерела цілком достатньо для фінансування запропонованої програми капітальних інвестицій без індексації тарифу у 2016р.

Враховуючи вищенаведене, прошу:

- 1. Надати Звіт про виконання фінансового плану Укрзалізниці за 2015 р.*
- 2. Надати інформацію щодо цільового використання надходжень від підвищення тарифів у 2015 році на перевезення вантажів залізничним транспортом.*
- 3. Надати проект фінансового плану Укрзалізниці на 2016р.*
- 4. Надати інформацію щодо пріоритетних напрямків інвестицій згідно проекту Фінансового плану 2016 р, а також наявності можливостей їх фінансування без підняття тарифів на залізничні перевезення, наприклад за рахунок амортизаційних відрахувань.*

З повагою,
народний депутат України



Гусак В. Г.
(посв. №174)