



ГОЛОВА ВЕРХОВНОЇ РАДИ УКРАЇНИ

11/10-1246

22.04.2016

Міністру інфраструктури України

ОМЕЛЯНУ В.В.

Шановний Володимире Володимировичу!

Надсилаємо адресований Вам депутатський запит народного депутата України Гусака В. Г., оголошений на засіданні Верховної Ради України 22 квітня 2016 року, для розгляду і надання відповіді автору запиту і Верховній Раді України у встановлений чинним законодавством 15-денний термін.

Додаток: депутатський запит на 5 арк. у 1 прим.

З повагою

А. ПАРУБІЙ

1246



НАРОДНИЙ ДЕПУТАТ УКРАЇНИ

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

№ 124/34-4-16
«20» квітня 2016 р.

Міністру інфраструктури України
ОМЕЛЯНУ В.В.

ДЕПУТАТСЬКИЙ ЗАПИТ

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

**Стосовно надання інформації щодо
підстав встановлення пільгових
тарифів транзитним вантажовідправникам
залізничної сировини**

Шановний Володимире Володимировичу!

Хоча зараз у нинішніх вкрай складних умовах для української промисловості надзвичайно гостро стоїть проблема тарифів на послуги державних монополій, Міністерством інфраструктури України планується у 2016 році підвищити тарифи на перевезення вантажів залізничним транспортом.

На цьому фоні більш ніж цинічним кроком виглядає нова ініціатива Укрзалізниці встановити суттєві преференції вантажовідправникам залізничної сировини з Російської Федерації, які є прямими конкурентами українських гірничо-збагачувальних комбінатів, у вигляді надання знижки до транзитного тарифу по території України, яка в березні 2016 склала 15-25% від рівня тарифу у лютому 2016 року.

Так, згідно з рішенням, прийнятим Тарифною комісією ПАТ «Укрзалізниця» по встановленню пільгових тарифів на перевезення вантажів та рішенням правління ПАТ «Укрзалізниця» від 15.03.2016, в таблицю пункту 12 розділу 2 додатку 3 Тарифної політики (надаємо у додатку до листа) з 01.03.2016 по 31.03.2016 (включно) вносяться зміни, що фактично означають додаткові знижки для обсягів залізорудної сировини більше 350 тис. тон на місяць: близько - 15% при поставках в країни Східної Європи та близько - 25% при поставках через порти Одеської області. Також зменшуються граничні пороги транзитних обсягів для надання знижок - раніше 350 тис.т./міс., зараз 100 та 250 тис.т./міс.

Нижче наведена динаміка транзитних тарифів:

| Транзитний тариф при перевезенні залізорудної сировини (2601) через станцію Тополі (кордон з РФ) призначенням на: | Транзитний тариф (переміщення вантажного та порожнього вагонів) при щомісячному об'ємі перевезень від 350 тис.тон, \$/т | | |
|---|---|--------------|---------------|
| | ТП 2015 | ТП 2016 | ТП 2016 |
| | грудень 2015 | січ-лют 2016 | березень 2016 |
| порт Южний | 13,3 | 14,4 | 10,9 |
| порт Іллічівськ | 13,8 | 15,0 | 10,8 |
| ст.Ізов експ. ПКП (Польща) | 17,1 | 18,1 | 15,2 |
| ст.Мостиска II експ. ПКП (Польща) | 17,5 | 18,6 | 15,5 |
| ст.Чоп експ. ЧД (Чехія) | 18,8 | 20,0 | 17,2 |
| ст.Рені експ. ЧФР (Румунія) | 13,6 | 13,5 | 11,4 |

Російські виробники залізорудної сировини є прямими конкурентами вітчизняних компаній на зовнішніх ринках і в першу чергу на східноєвропейському. Крім того, російські підприємства мають дві надважливі конкурентні переваги: нижчу вартість енергоносіїв (електроенергії та природного газу) та нижчі рентні ставки на видобуток залізної руди. Тепер Укрзалізниця дбайливо надає іноземним конкурентам ще й третю перевагу – транспортну.

Незважаючи на те, що офіційно нові транзитні преференції були встановлені поки тільки на період з 01.03.2016 по 31.03.2016, ми розцінюємо це як демонстрацію Укрзалізницею своїх потенційних можливостей. Безумовно, залізорудні компанії з РФ вже ретельно вивчили та прорахували переваги

привабливого транзитного маршруту Україною і, можливо, запланували конкретні обсяги перевезень, тому існує велика імовірність, що з квітня поточного року зазначені транзитні знижки будуть затверджені на більш тривалий період часу.

Виникає дуже суперечлива ситуація, коли однією рукою держмонополія надає значні преференції російським підприємствам, а іншою – підвищує тарифи вітчизняним компаніям.

Відповідно до статті 4 Закону України «Про ціни і ціноутворення» державна цінова політика є складовою частиною державної економічної та соціальної політики і спрямована на забезпечення, зокрема, розвитку національної економіки та підприємницької діяльності; протидії зловживанню монопольним (домінуючим) становищем у сфері ціноутворення; необхідних економічних гарантій для виробників; орієнтації цін внутрішнього ринку на рівень цін світового ринку.

Відповідно до частин першої, другої статті 31 Господарського кодексу України, дискримінація суб'єктів господарювання не допускається. При цьому, дискримінацією суб'єктів господарювання органами влади у цьому Кодексі визнається надання окремим підприємцям податкових та інших пільг, які ставлять їх у привілейоване становище щодо інших суб'єктів господарювання, що призводить до монополізації ринку певного товару.

Відповідно до статті 2 Закону України «Про засади запобігання та протидії дискримінації в Україні», який розповсюджується на відносини між юридичними особами публічного та приватного права, законодавство України ґрунтується на принципі недискримінації, що передбачає незалежно від певних ознак, зокрема, забезпечення рівних можливостей осіб та/або груп осіб.

Звертаю увагу на те, що спеціальним розпорядженням КМУ від 2 грудня 2015р. №1318-р "Про погодження ставки портових зборів" встановлені додаткові преференції при транзиті залізничної сировини компаніями з РФ у вигляді 50% знижки на основні портові збори (канальний корабельний, маячний, причальний, адміністративний, санітарний, швартовий та якірний).

Безперечно, вказане також дискримінує вітчизняних експортерів перед транзитерами.

Наприклад, якщо порівнювати наведені збори в ДП «МТП «Южний» для суден класу Capesize, якщо експортери сплачують \$326 тис. за судозахід, то транзитери близько \$170 тис. Це є істотною преференцією. При цьому потрібно зауважити, що валютна виручка Україні від експорту у 2015 складала більше \$55 з кожної тони, в той час як транзит втричі менше - \$11-18/т. Вітчизняні експортери не тільки вагомо впливають на надходження до державного бюджету України та платіжний баланс країни, вони створюють робочі місця, займаються соціальними програмами, розвивають інфраструктуру в містах своєї присутності.

Все викладене свідчить на користь того, що ставки портових зборів при експорті та імпорті необхідно знизити до рівня світових портів (\$0,8/т з урахуванням буксирних та лоцманських зборів), але на початковому етапі хоча б привести збори для експортерів до рівня транзитерів.

В минулому 2015 році Україна від експорту залізорудної сировини отримала \$2,2 млрд. валютної виручки, що склало 6% експорту країни. Втрата експортних постачань українськими гірничо-збагачувальними комбінатами призведе до закриття інвестиційних проектів розвитку, зменшення кількості робочих місць, скорочення валютної виручки, зміщення сальдо торгівельного балансу країни у негативний бік та загрожуватиме стабільності курсу національної валюти.

Безумовно, ПАТ «Укрзалізниця» потрібно шукати нові шляхи для залучення додаткових вантажів, але це не повинно обмежувати чи взагалі дискримінувати вітчизняних виробників – великих роботодавців та платників податків до Державного бюджету України. При такій лояльності до прямих конкурентів вітчизняних виробників Україна в 2016 році може недорахуватися значної частини валютної виручки, особливо з боку європейських покупців.

Втрата ринків на тлі задушливих тарифів залізниці на внутрішні перевезення виб'є ґрунт з-під ніг українських гірничо-збагачувальних

комбінатів, зупинка частини з яких стає все більш ймовірною. Це буде супроводжуватися вкрай негативними наслідками для регіонів присутності та економіки України в цілому.

З огляду на викладене, прошу:

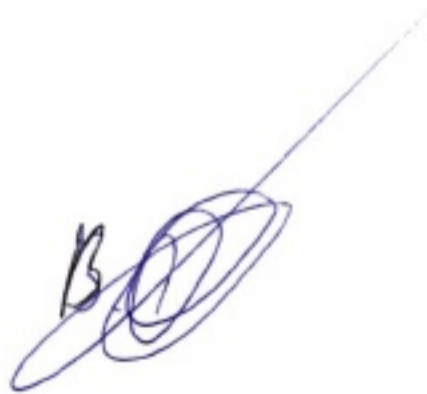
1) надати пояснення щодо підстав, включаючи економічне та юридичне обґрунтування для встановлення пільгових тарифів транзитним вантажовідправникам залізорудної сировини шляхом надання додаткових знижок для обсягів залізорудної сировини більше 350 тис. тон на місяць: близько - 15% при поставках в країни Східної Європи та близько - 25% при поставках через порти Одеської області та зменшення граничних порогів транзитних обсягів для надання знижок до 250 тис.т./міс.

2) надати пояснення чи планується продовження після 31.03.2016р. встановлення пільгових тарифів транзитним вантажовідправникам залізорудної сировини. Якщо так, то надати копії рішень, протоколів чи інших документів що містять дані щодо встановлення пільгових тарифів транзитним вантажовідправникам залізорудної сировини.

3) розглянути шляхи для приведення ставок портових зборів для експортерів та імпортерів до рівня транзитерів у другому кварталі 2016 року.

Відповідь просимо надіслати за адресою: м. Київ, вул. Грушевського, 5, у строк, встановлений Законом України «Про статус народного депутата України».

**З повагою,
народний депутат України**



В. Г. Гусак
(посв. №174)