



МІНІСТЕРСТВО ІНФРАСТРУКТУРИ УКРАЇНИ
ДЕРЖАВНА АДМІНІСТРАЦІЯ ЗАЛІЗНИЧНОГО ТРАНСПОРТУ УКРАЇНИ
УКРЗАЛІЗНИЦЯ

вул. Тверська, 5, м. Київ-150, МСП 03680, тел.: (+380 44) 465-00-00, 465-00-10, факс: (+380 44) 465-00-39, 465-32-44
e-mail: uz@uz.gov.ua, www.uz.gov.ua

06.08.2015

№ 435-6/177

Верховна Рада України
Народному депутату України
Батенку Т.І.

Шановний Тарасе Івановичу!

Державна адміністрація залізничного транспорту розглянула Ваш депутатський запит від 02.07.2015 № 20, оголошений на засіданні Верховної Ради України 03.07.2015, стосовно забезпечення пасажирських перевезень та повідомляє.

На підставі аналізу макроекономічних показників на 2015 рік для приведення пасажирських перевезень у внутрішньому сполученні до рівня беззбитковості (нульової рентабельності) тарифи на перевезення необхідно було б підвищити в понад 3 рази, оскільки доходи від перевезення пасажирів за діючими тарифами не покривають реальних фактичних витрат на здійснення основних видів діяльності залізниць.

Відсутність дієвого механізму компенсації щодо недоотриманих залізницями доходних надходжень під час надання суспільних послуг з пасажирських перевезень за тарифами нижче економічно обґрунтованого рівня призводить до перехресного субсидування пасажирських перевезень за рахунок вантажних, що негативно впливає на фінансовий стан залізничної галузі в цілому.

У 2014 році на перехресне субсидування пасажирських перевезень за рахунок вантажних було спрямовано близько 7,7 млрд. грн.

На сьогодні не виконуються положення статті 15 Закону України «Про ціни та ціноутворення» щодо зобов'язань стосовно відшкодування різниці між економічно обґрунтованими та державно регульованими тарифами.

Таким чином, Укрзалізниця опосередковано прийняла на себе зобов'язання держави щодо відшкодування різниці між економічно обґрунтованими та державно регульованими тарифами.

Залізничний транспорт несе значне соціальне навантаження, перевозячи пільгові категорії громадян (17 категорій згідно з чинним законодавством). Компенсація від перевезень пільгових категорій громадян відбувається не в повному обсязі, так, з 2008 року недокомпенсовано 2,8 млрд. грн.

Збитки Укрзалізниці від пасажирських перевезень у далекому та приміському сполученні за 6 місяців 2015 року склали 3,8 млрд. грн., з них у

далекому сполученні – 1,9 млрд. грн.

Відсутність індексації тарифів, низький рівень рентабельності, брак коштів не забезпечують технічний розвиток залізничної галузі та ставлять під загрозу підтримання в робочому стані зношеного рухомого складу і забезпечення безпеки руху, та головне – не відбувається процес відтворення основних засобів.

Відповідно до ст. 10 Закону України «Про залізничний транспорт» придбання рухомого складу для перевезення пасажирів у поїздах далекого та місцевого сполучення повинно здійснюватися за рахунок коштів державного бюджету, проте кошти на оновлення рухомого складу в державному бюджеті не передбачаються.

В умовах жорстко регульованих тарифів на перевезення і відсутності державних дотацій до рівня нульової рентабельності за останні шість половиною років (з 2008 по 2015 рік) збитки склали понад 43,8 млрд. грн.

При виконанні вищеперелічених вимог громадяни України реально б відчували нову якість пасажирських перевезень.

При державній дотації перевезень ці кошти були б спрямовані на довгострокові капітальні вкладення, у першу чергу в пасажирські перевезення. Тобто за цей період можна було б придбати понад 2000 сучасних пасажирських вагонів і забезпечити попит на основні напрямки. Вартість нового пасажирського вагона побудови ПАТ «Крюківський вагонобудівний завод» за цінами 2015 року складає близько 20 млн. грн. За період незалежності України з 1992 року залізницями за власні кошти закуплено лише 562 вагони.

За минулі роки практично повністю вичерпано ресурси залізниць, за рахунок яких функціонували пасажирські перевезення, прогресує тенденція до фізичного зносу основних виробничих фондів, особливо рухомого складу, що становить понад 90%, у т.ч. тепловози – 95,3%, електровози – 92,3%, вагони – 86%. Середній вік пасажирських вагонів складає 27,5 року при нормативному строці служби 28 років. 90% пасажирських вагонів старші 20 років, у т.ч. 50% старші 28 років.

Критичний рівень зношеності рухомого складу при недостатньому рівні фінансування його ремонту та оновлення ставить під загрозу питання забезпечення безпеки руху поїздів.

Для максимального забезпечення потреб населення в перевезеннях фахівцями Укрзалізниці щоденно здійснюється аналіз навантажувальності пасажирських поїздів, моніторинг існуючих пасажиропотоків, регулюються схеми, і в межах технічної можливості призначаються додаткові поїзди. Середня навантаженість пасажирських поїздів за I півріччя 2015 року складає 81% навантаженість електро- та дизель-поїздів підвищеного комфорту – лише 51%.

Враховуючи коливання пасажиропотоку залежно від днів тижня і періодів пікових перевезень, яке становить від 15% до 30%, змінюється кількість задіяного рухомого складу.

Це означає, що залізницям необхідно утримувати парк вагонів, які сезонно простоює, при тому, що їх ремонт здійснюється при настанні

календарного часу незалежно від пробігу.

У період масових літніх пасажирських перевезень задіяно весь рухомий склад, придатний для перевезень пасажирів, – це близько 3 тис. вагонів, уже призначено 27 додаткових пасажирських поїздів, у т.ч. у липні – 10 поїздів та в серпні – 7 поїздів, збільшено періодичність курсування 11 пасажирських поїздів, переглянуто максимально допустиму довжину 55 поїздів, для чого задіяно близько 600 вагонів.

У літній період 2015 року тільки на найбільш популярному одеському напрямку щоденно пасажирам пропонується до 15 тис. місць, на інших «курортних» напрямках: Херсон, Генічеськ, Новоолексіївка, Бердянськ, Миколаїв – 12 тис. місць.

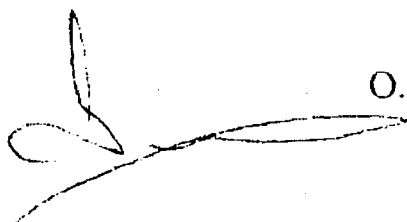
Укрзалізниця постійно шукає шляхи для забезпечення перевезень пасажирів. Покращується ситуація з ремонтом, поставкою матеріалів, запчастин та обслуговуванням рухомого складу.

Питання щодо рубрики замовлення квитків на поїзди опрацьовується і за можливості буде реалізоване на сайті Укрзалізниці.

Залізнична галузь, постійно відчуваючи гострий дефіцит обігових коштів, працює в режимі жорсткої економії використання паливно-енергетичних ресурсів, товарно-матеріальних цінностей та економії фонду заробітної плати та при цьому виконує державні соціальні функції при здійсненні внутрішніх і приміських перевезень, у т.ч. перевезень пільгових категорій громадян.

З повагою

Голова комісії з реорганізації –
в.о. генерального директора



О.В. Завгородній