



УКРАЇНА
МІНІСТЕРСТВО ІНФРАСТРУКТУРИ УКРАЇНИ

пр-т. Перемоги, 14, м. Київ, 01135, Україна
тел.: (+38 044) 351-49-54, 351-48-09, факс тел.: (+38 044) 351-48-45
www.mtu.gov.ua

~~16.04.2014~~

~~№ 3853/24/10-14~~

3853/24/10-14

на № 68 від 11.03.2014

Голові Громадської ради
II скликання при Закарпатській
обласній державній адміністрації
Харуті Ф.Г.
площа Народна, 4, м. Ужгород
88000

Шановний Федоре Григоровичу!

Міністерство інфраструктури детально опрацювало Ваше звернення від 11.03.2014 № 68 та додаток до нього і повідомляє наступне.

Твердження, наведені в листі, є декларативними, не містять конкретних фактів, мають лише звинувачувальний характер і, на жаль, не враховують зусилля залізничників, направлені на всебічне сприяння збільшенню обсягів перевезень вантажів, що є першочерговим та пріоритетним напрямком розвитку транспортної галузі.

Якщо ж розглядати факти, можна констатувати наступне.

Щодо обсягів вантажних перевезень.

Загалом у 2013 році перевезено 443,6 млн. тонн вантажів, що менше, ніж у аналогічному періоді попереднього року на 13,9 млн. тонн, або на 3%.

За 2013 рік на експорт перевезено 145,5 млн. тонн вантажів, що на 4,6 тис. тонн більше, ніж за 2012 рік. Показник обсягів перевезень експорту є найвищим за останні 17 років.

У 2013 році на територію України ввезено 34,93 млн. тонн імпортованих вантажів, що практично відповідає рівню минулого року.

Транзитом територією України перевезено 34,03 млн. тонн вантажів, що на 7,9 млн. тонн менше, ніж у 2012 році. Показники транзиту є найнижчими, починаючи з 1999 року.

Зменшення транзиту відбувається переважно через припортові станції України, враховуючи переорієнтацію на російські порти. Стратегією розвитку морської портової інфраструктури Росії до 2030 року передбачено збільшення обсягів перевалки вантажів через російські порти на 84%, тобто планується переорієнтувати практично весь обсяг вантажів російського походження, що

227251

зараз прямує через порти України та Балтії, а це близько 70% обсягів всього українського транзиту. Крім того, суттєвий вплив мали наступні фактори: зміна ринкової ситуації (стагнація ринків) готової продукції чорної металургії та хімії; уповільнення темпів зростання промислового виробництва Росії як основної країни формування українського транзиту (обсяги перевезень вантажів на російських залізницях знизилися в 2013 році на 2,8%, або 34,8 млн. тонн); надання пріоритетів членам Митного союзу Росії, Білорусі та Казахстану (близько 90% обсягів українського транзиту формується у цих країнах).

Незважаючи на об'єктивність причин зменшення транзитних перевезень, Укрзалізницею подовжується робота щодо збереження існуючих та залучення додаткових обсягів перевезень транзитних вантажів.

Так, на 2014 фрахтовий рік подовжено конкурентоспроможні тарифні умови на перевезення. Оперативно розглядаються всі звернення щодо вдосконалення тарифної політики. Затверджено План першочергових заходів щодо збільшення обсягів перевезень транзитних вантажів, яким передбачено вдосконалення нормативно-правового регулювання міжнародних перевезень вантажів, розвиток електронного документообігу, спрощення процедур перетину кордону, розвиток контейнерних перевезень, покращення організації роботи з клієнтурою та перевізниками, подовження формування конкурентоспроможної тарифної політики, покращення іміджу України на ринку транспортних послуг тощо. Проводяться наради з представниками морських торговельних портів, експедиторських організацій, керівників основних вантажоутворюючих підприємств щодо обговорення та вирішення проблемних питань стосовно транзитних перевезень, остання нарада відбулася 09.04.2014.

Водночас слід зазначити, що на тлі загального зменшення транзитних перевезень спостерігається позитивна динаміка щодо транспортування перевезень, які прямують транзитом територією України з країн Західної Європи, а саме обсяги транзитних перевезень у 2013 році у порівнянні з 2012 роком зросли на 5%, або 69,8 тис. тонн. Зазначені тенденції в динаміці обсягів перевезень не в останню чергу залежать від організації подачі рухомого складу для завантаження на термінальних комплексах Львівської залізниці та розміру плати за користування вагонами власності державних вагонних компаній, а також свідчать про намагання Укрзалізниці та підприємств-власників рухомого складу максимально врахувати побажання всіх учасників перевізного процесу.

Щодо передачі вагонів інвентарного парку на баланс державних підприємств, підпорядкованих Державній адміністрації залізничного транспорту.

Передача інвентарних вантажних вагонів з балансу залізниць на баланс спеціалізованих державних підприємств, підпорядкованих Державній адміністрації залізничного транспорту України, зокрема ДП «Дарницький вагоноремонтний завод», ДП «Стрийський вагоноремонтний завод», ДП «Український державний центр по експлуатації спеціалізованих вагонів»,

ДП «Український державний Центр залізничних рефрижераторних перевезень», ДП «Український державний центр транспортного сервісу «Ліски», обумовлена необхідністю реалізації Стратегії розвитку залізничного транспорту на період до 2020 року, затвердженої розпорядженням Кабінету Міністрів України від 16.12.2009 № 1555-р. Рішення про вибір підприємств прийняте зважаючи на їх спеціалізацію, наявні ремонтні бази, досвід у технічній експлуатації власного рухомого складу та з метою забезпечення єдиного технологічного процесу й оптимізації витрат на ремонт і утримання вагонів.

У зв'язку з тим, що у процесі передачі на баланс державних підприємств вагонів парку залізниць ці вагони набули статусу «власних», змінився й порядок визначення плати за перевезення. Залізницям сплачується вартість перевезення вантажів у власних вагонах та вартість перевезення цих вагонів у порожньому стані, власнику вагона – вагонна складова, яка повинна забезпечувати компенсацію витрат на утримання вагонів.

Позитивне зрушення, яким є зміна статусу вагона з «інвентарного» на «власний», подано як підстава необумовленого зростання тарифів на перевезення вантажу, що є викривленням фактів. У «Експертних висновках» йдеться про критичні кількісні показники вантажних вагонів, придатних для перевезення, при цьому заходи, спрямовані на утримання вантажного складу і можливість придбання нового, піддаються необґрунтованій критиці.

Щодо переукладання організації вантажних перевезень на обмежене коло комерційних структур та фактичну ліквідацію експедиторських фірм.

Вантажні вагони залишились у державній власності, не перебували і не перебувають в оперуванні окремо визначених приватних підприємств. ДП «Український транспортно-логістичний центр» (далі – ДП «УТЛЦ») у 2014 році укладено 1089 договорів про надання послуг з організації перевезень вантажів залізничним транспортом, відповідно до яких споживачі послуг (експедиторські організації та вантажовідправники) отримують весь спектр послуг, необхідних для організації перевезення.

Отже, інформація щодо зобов'язання вантажовідправників чи експедиторських організацій укласти договір з окремо визначеними приватними суб'єктами господарювання не відповідає дійсності. У разі доцільності кожен вантажовласник має право на власний розсуд обрати експедиторську організацію для забезпечення співпраці або укласти договір безпосередньо з ДП «УТЛЦ».

Експедиторські компанії, про які йдеться в «Експертних висновках», є замовниками перевезень, як і понад 1000 інших клієнтів, з якими співпрацює ДП «УТЛЦ».

З метою спрощення процедури укладання договорів між користувачами залізничних послуг і ДП «УТЛЦ» та ефективної організації перевезення вантажів у вагонах власності державних підприємств, підпорядкованих Державній адміністрації залізничного транспорту генеральним директором Укрзалізниці підписано розпорядження від 09.04.2014 №Ц-1/150, згідно з положеннями якого ДП «УТЛЦ» забезпечуватиме укладання прямих

двосторонніх договорів між вантажовласником та ДП «УТЛЦ» на організацію перевезення вантажів у вагонах власності державних вагонних компаній без залучення посередників.

Відповідно до принципу транспарентності з 22.04.2014 на офіційному сайті за адресою: <http://utlc-uz.com> можна буде ознайомитися з умовами договорів, на яких ґрунтується співпраця із замовниками послуг. За наведеною адресою доступна також і інформація стосовно результатів роботи підприємства.

Щодо масового звільнення працівників залізничного транспорту.

Державною адміністрацією залізничного транспорту завжди приділялась підвищена увага питанням збереження кадрового потенціалу та забезпечення зайнятості працівників у ході проведення змін технічного, технологічного, структурного та іншого характеру.

Особливої актуальності це питання набуває під час проведення реорганізації залізничного транспорту.

З огляду на це 08.02.2013 було видане доручення № Ц-1/45 щодо збереження кадрового потенціалу залізничного транспорту та недопущення звільнення працівників через скорочення чисельності чи штату в процесі проведення заходів з удосконалення та модернізації виробництва, впровадження нових технологій та систем управління.

Відповідно до зазначеного доручення залізницями в ході вивільнення працівників вживалося заходів щодо забезпечення їх працевлаштування на інші посади чи робочі місця, у тому числі за рахунок перепідготовки. Цим працівникам у порядку працевлаштування пропонувалися наявні вакантні посади в підрозділах, де вони працюють, або в інших підрозділах залізниці в регіоні їх проживання. Лише після відмови від усіх запропонованих залізницею вакантних посад працівники звільнялися на підставі пункту 1 статті 40 Кодексу законів про працю України.

Завдяки цим заходам, у минулому році з підстав скорочення штату на всіх залізницях було звільнено лише 280 працівників (для порівняння у 2009 році звільнено 491 працівник, 2010 – 285, 2011 – 372, 2012 – 74).

За таких обставин вважаємо, що твердження про масове вивільнення працівників є надуманим.

Щодо процесу реформування залізничного транспорту.

Сьогодні існуюча структура управління залізничним транспортом, стан виробничо-технічної бази залізниць і технологічний рівень організації перевезень за багатьма параметрами не відповідають зростаючим потребам суспільства та європейським стандартам якості надання транспортних послуг, не сприяють підвищенню ефективності функціонування галузі.

Мінінфраструктури визначений напрямок, який дозволить залізничникам підвищити ефективність використання транспортної інфраструктури та її динамічний розвиток.

На сьогодні триває виконання першого етапу Державної цільової програми реформування залізничного транспорту на 2010–2019 роки в частині вдосконалення нормативно-правової бази, необхідної для реформування галузі. Проте безпосередньо процес реформування залізниць, а також інших

підприємств, установ та організацій залізничного транспорту розпочнеться після прийняття Кабінетом Міністрів України постанови «Про утворення публічного акціонерного товариства «Українська залізниця».

Сам процес реформування залізничної галузі є відкритим, широко висвітлюється в засобах масової інформації та презентується на різноманітних конференціях, присвячених транспортній галузі.

Мінінфраструктури буде вдячне за безпосередню участь користувачів ринку залізничних перевезень у процесі реорганізації залізничної галузі та надання обґрунтованих пропозицій щодо процесу реформування.

З повагою

В.о. Міністра



В.В. Корнієнко