

ШІСТНАДЦЯТЬ КРОКІВ НАЗУСТРІЧ ГАЛУЗІ

(Продовження. Поч. на 1 стор.)

Ініціатива уряду особливо важлива тому, що в усі попередні роки незалежності Української держави, транспортна галузь постійно залишалася віч-на-віч зі своїми проблемами і без державного фінансування, передбаченого чинним законодавством. Чи отримає подальшу підтримку залізнична галузь, чи знову повториться сценарій попередніх років? Є надія, що чинний Уряд і Прем'єр-міністр не покинуть галузь напризволяще, бо саме вони задекларували державницький підхід до вирішення її проблем. Залізнична галузь заслуговує на повагу і на розуміння її проблем хоча б тому, що усі майже дев'ятнадцять років незалежності держави, перебуваючи у скрутному фінансовому становищі, незважаючи ні на що, забезпечує наповнення державного бюджету, потерпаючи від того ж податкового тиску, що й підприємства інших галузей. Однак наша частка податків, які надходять до бюджету, є неспівмірно більшою за податкові платежі інших суб'єктів господарської діяльності, не кажучи вже про значні кошти, які витрачаються на забезпечення соціальної функції пасажирського залізничного транспорту, який у багатьох випадках є збитковий.

Треба сказати, що на даний час діє багато постанов та рішень, у т.ч. й попередніх урядів країни, що

стосуються забезпечення перевізного процесу на належному технічному, економічному та соціальному рівні. Залізниці України, як державні підприємства, за власні кошти – тобто за прибуток, отриманий від основної діяльності – забезпечують реалізацію цих завдань, запобігаючи росту соціального напруження. Проте, оглядаючись у минуле, нині важко назвати хоча б один фінансовий проект розвитку залізничного транспорту, який би повною мірою був підтриманий державними коштами. Згадаймо, наприклад, ліквідацію наслідків руйнівних повеней в Закарпатті, коли інфраструктурі залізниці було завдано величезних збитків. Урядовими програмами передбачалося державне фінансування відбудовчих робіт. Однак до значної допомоги справа не дійшла. На будівництво підпійної стінки 147 км дільниці Делятин-Рахів з державного бюджету було надано близько 1,4 млн грн, решта 90% вартості робіт були виконані за кошти залізниці. На жаль, у минулому є чимало прикладів, коли корисні для залізничного транспорту урядові рішення залишалися без належного фінансового забезпечення. І тому нині маємо надію, що стан справ зміниться на краще.

Залізничний транспорт, як одна з найважливіших галузей народного господарства, повинен одержувати допомогу з Державного бюджету. Ті видатки, які держава має витратити на розвиток українських залізниць, безперечно, повинні бути забезпечені так, як це передбачено у всіх нормативних актах Кабінету Міністрів України, що були прийняті 16 грудня 2009 року.

З цього приводу, перефразовуючи відоме прислів'я, хочеться сказати: не надія вмирає останньою, а надія живе найдовше...

“Статус митного перевізника дозволить збільшити обсяги транзитних перевезень вантажів та надходження до держбюджету”

– Розуміючи всю складність кризової економічної ситуації, у якій опинилася залізнична галузь, Кабінет Міністрів України у грудні минулого року на своєму виїзному засіданні прийняв розпорядження “Про надання залізницям України статусу митного перевізника”, – зазначає начальник служби комерційної роботи та маркетингу Віталій Конюк. – Одержання статусу митного перевізника для усіх залізниць нашої держави, і, зокрема, для Львівської залізниці є одним із надзвичайно важливих питань, а відтак уся надія на Кабінет Міністрів, який, прийнявши таке розпорядження, забезпечить його виконання. Надання залізницям ліцензії на проведення посередницької діяльності митного перевізника дозволить збільшити обсяги транзитних перевезень вантажів та надходження до бюджету від Укрзалізниці і від транспортно-експедиційних організацій України.

Як відомо, із уведенням нового Митного кодексу у 2004 році Львівська залізниця отримала ліцензію на провадження діяльності митного перевізника, термін дії якої тривав з 26 квітня 2004 р. по 25 квітня 2007 р. Результат ми відчули відразу – уже впродовж 2005 року обсяг транзитних перевезень вантажів збільшився майже в 1,5 рази. Вигоду оцінили й власники вантажів, яким тоді вже не потрібно було надавати митним органам фінансові гарантії доставки (від митниці до митниці через територію України) транзитних підакцизних товарів, адже гарантом у цьому випадку виступала залізниця. Нагадаю, що про фінансові гарантії було зазначено в Указі Президента “Про внесення змін до Указу Президента України від 14 липня 1995 року “Про заходи щодо забезпечення контролю за переміщенням транзитом товарів через територію України”. Однак така ситуація тривала недовго. Невдовзі Державна митна служба України безпідставно позбавила залізницю цієї ліцензії, і, як наслідок – це призвело до зменшення удвічі перевезень підакцизних вантажів транзитом по території України. Як приклад, вантажі, які йшли із Іспанії, Франції, Італії, Австрії, Польщі в Росію та у зворотному напрямку тепер пішли в обхід України – транзитом через Білорусь.

Про невтішну картину зменшення обсягів перевезень транзитних вантажів промовисто свідчать

показники: у 2006 р. – 20853 тис. тонн, а у 2009 р. – 11530 тис. тонн. У минулому році фінансові втрати залізниць від зменшення обсягів перевезень підакцизних вантажів становили 780 млн грн. Зауважу, що це втрати не лише залізниць, а й держави, яка не одержала платежів у бюджет із втрачених залізничними доходів. І навіть рішення експертно-апеляційної ради Держкомпідприємництва у 2005 році щодо незаконності анулювання ліцензій залізниць на провадження посередницької діяльності митного перевізника не вплинуло на Державну митну службу, яка й досі не надала ліцензії. Натомість своїм наказом у квітні 2008 року “Про затвердження Переліку товарів, до яких застосовуються заходи гарантування доставки при ввезенні на митну територію України” Держмитслужба ще більше ускладнила процедуру перевезень транзитних вантажів та значно погіршила імідж України як транзитної держави.

Великі сподівання покладаємо й на прийняту постанову Кабміну “Питання підвищення ефективності використання транзитного потенціалу України”, яка діятиме уже з 21 лютого цього року. Цей документ суттєво спростить перетин кордону, полегшить процедуру оформлення на митниці та пришвидшить час обробки документів суміжними контролюючими службами (зокрема, держінспекцією з карантину, держінспекцією з екології). Такі зміни, без сумніву, не тільки сподобаються вантажовласникам, а й зможуть підвищити наш транзитний потенціал.

Уряд звернув увагу й на тарифну політику в нашій галузі. Згідно із прийнятою постановою “Про забезпечення прозорості державної тарифної політики щодо перевезення вантажів залізничним транспортом у межах України” встановлено, що тарифи на перевезення вантажів у межах України підлягають щорічній індексації до початку нового фінансового року. Це дозволить залізничникам одержати додаткові доходи, а вантажовласникам планувати свої витрати напередодні нового фінансового року.

Очікуємо, що результат введення в дію цих документів стане реальною допомогою для усієї залізничної галузі, яка дозволить швидко не лише вийти на “докризові” показники у перевезеннях, а й суттєво збільшити їх, наростити потенціал на майбутнє.

Постанова Кабміну нарешті врегулює “непорозуміння” у питаннях відшкодування залізниці витрат за перевезення пасажирів пільгових категорій

Львівська залізниця стикається з багатьма проблемами у питаннях тарифної політики, зокрема, щодо затвердження нових тарифів на проїзд у приміському русі та порядку відшкодування коштів із державного та місцевих бюджетів за перевезення пільгових категорій пасажирів. Як розповів перший заступник начальника служби приміських пасажирських перевезень Віктор Фрунза, у 2009 році за перевезення пільговиків у приміському сполученні з державного та місцевого бюджетів було заплановано відшкодувати залізниці 27,261 млн грн, а фактично відшкодовано 24,095 млн грн. Це при тому, що Львівська залізниця надала послуг з пільгового перевезення пасажирів на загальну суму 34,737 млн грн.

Найбільшими боржниками є Рівненська, Львівська та Чернівецька області. Втім, ці кошти усе-таки будуть відшкодовані, адже будуть включені до відшкодувань за перевезення пільговиків у 2010 році.

Щодо перевезення студентів, які в залізничному транспорті користуються пільгами (50 відсотків від вартості квитка), то Міністерство освіти України розраховалося із залізницею на 100 відсотків. Щоправда, сума наданих послуг у кілька разів перевищує ту, що закладена в держбюджеті для розрахунку із залізницею.

Є проблеми із підвищенням тарифів, оскільки не кожна область погоджується затверджувати запропоновані залізницею тарифи, які, до речі, є чітко обґрунтованими.

– Раніше постійно виникали проблеми із Закарпатською областю, яка взагалі не реагувала на наші пропозиції щодо підняття тарифів, – говорить Віктор Фрунза. – Внаслідок цього ігнорування у Закарпатській області, порівняно зі Львівською, Тернопільською,

Рівненською, Волинською, Івано-Франківською та Чернівецькою утворилася значна різниця в тарифах проїзду. І хоча минулого року Закарпатська область спрацювала найкраще, – підняла тарифи на 64,8 відсотка, а інші області всього на 36, це однаково не зрівняло ситуації по всій залізниці. Якщо проїзд першої зони на Львівській залізниці коштує 3 грн, то в Закарпатській області він найнижчий і становить – 2,3 грн.

До речі, Закарпатська, Рівненська та Івано-Франківська області щомісяця із запізненням компенсують кошти за пільгове перевезення пасажирів. Річ у тому, що область перераховує кошти на райони, райони на свої управління соцзахисту, а управління тоді вже переказують кошти на рахунок Львівської залізниці. Разом з тим Львівська область, наприклад, переказує кошти залізниці, омиваючи райони.

– А ще Закарпатська область відшкодує залізниці кошти тільки за пасажирів пільгових категорій, які проживають на території області, – говорить Віктор Фрунза. – Тому залізниця недоотримувала певну суму коштів за перевезення територію області інших пільговиків. Постанова Кабінету Міністрів від 16 грудня 2009 року “Про затвердження Порядку розрахунку обсягів компенсаційних виплат за пільгове перевезення залізничним транспортом окремих категорій громадян” покликана змінити ситуацію на користь залізниці, адже в пункті 7 постанови вказано, що: “сума недоотриманих коштів включается до місячної станційної звітності області, на території якої був придбаний пільговий проїзний документ (квиток), незалежно від місця проживання (навчання) пасажира”. Тож ця норма уже не дає можливості при відшкодуванні коштів не враховувати пільговиків, які проживають за межами тієї чи іншої області.

Програма будівництва житла виконуватиметься згідно з планом

– На виїзному засіданні уряду, яке відбулося 16 грудня 2009 року під час всеукраїнського форуму залізничників у Києві, було прийнято пакет документів з реформування галузі. Серед цих нормативних актів була Постанова Кабміну №1364 від 16.12. 2009 р. “Про затвердження Програми забезпечення житлом працівників залізничного транспорту”. Не помилюся, коли скажу, що цей документ є не менш важливий, ніж програма реформ. Адже питання забезпечення житлом – одне з найгостріших на залізниці, – розповідає начальник житлового сектору ДТГО “Львівська залізниця” Валентина Саєнко.

– Наведу кілька цифр: сьогодні на квартирному обліку ДТГО “Львівська залізниця” перебуває 2869 сімей працівників, у т.ч. в позачерговому переліку – 71 сім'я і в першочерговому – 578 сімей. На виконання названої Постанови Кабінету Міністрів для забезпечення житлом працівників залізниці, спеціалістів у ДТГО “Львівська залізниця” розроблена “Програма будівництва житла та реконструкції приміщень під житло до 2020 р.” Вона передбачає створення умов для надання житла працівникам і спеціалістам та їх закріплення на робочих місцях. Виконання запланованих об'єктів буде проводитись відповідно до фінансового плану залізниці.