

Обсяги перевезень як барометр кризи

Два роки тому на прикордонній станції Мостиська-II для забезпечення перевізного процесу відповідно до планів розвитку третього транс'європейського коридору був збудований термінал із пропускною спроможністю 300 контейнерів на добу та до 100 тисяч тонн коксу на місяць. Крім того, є можливість перевантажувати на станції Мостиська-I до 40 критих вагонів з масовими вантажами. Це продиктовано постійним зростанням обсягів експортно-імпорتنих перевезень, адже, як розповідає начальник станції Мостиська-II Петро ПАУК, нерідко перевантажували навіть більше вантажів, ніж уся Ужгородська дирекція. Проте криза вплинула на різке зменшення обсягів роботи.



– Якщо колись перевозили сто тисяч тонн коксу на місяць, то в січні тільки 17, – каже Петро Іванович. – За лютий виходить майже 40 тисяч тонн. Ситуація з обсягом виглядає такою, як і в січні-лютому торік. Гірші справи з експортом. Якщо ми раніше здавали шість потягів, то тепер – один, два. Немає дрібних поставок ні імпорту, ні експорту. Але у зв'язку з підготовкою до

Євро-2012 Польща закуповує в Україні щебінь для ремонту доріг. У середньому за тиждень проходить три состави із цим вантажем, а це – 42 вагони. Також подаємо порожні цистерни під налив бензину для автозаправочних станцій фірми "Окко".

Турбує нас те, що повністю перестали йти контейнери. Якщо ми раніше за добу перевантажували по 5 складів контейнерів з комплектуючими на АвтоЗАЗ-ДЕУ, то тепер – тільки два склади на місяць. І хоч на словах нас запевняють, що перспектива є, але ми її ще не відчуваємо.

Петро Іванович розповідає, що різко впали всі відправки дрібних постачальників. Раніше йшли різні будівельні матеріали у критих вагонах. Зараз на станції Мостиська-I, яка підпорядкована станції Мостиська-II, автотранспортні тижнями стоять без роботи. Щоправда, з 16 лютого тут почали перевантажувати керамічну плитку та інші будівельні матеріали, проте суттєвого збільшення обсягу вантажів таки нема.

– Зайнятість колективу порівняно з тими об'ємами, які у нас є, складає 50 відсотків, – зазначає начальник станції. – Але ми приводимо штат у відповідність до обсягу робіт за рахунок природного відтоку (вихід на пенсію та звільнень за власним

бажанням), переведення працівників на інші станції – Клепарів, Львів, Скнилів – ближче до місця їх проживання. Торік штат станції скоротився на 54 особи. Зараз знову поменшає на 12 осіб: хто йде на пенсію, хто переходить працювати на лінію.

Проте начальник станції Мостиська-II усе ж надіється, що робота буде.

– Традиційно ми виручаємо Закарпаття, коли воно не справляється з обсягами вантажів, – наголошує Петро Іванович. – І возимо чеську руду через наш перехід, де перевантажують поляки. Сподіваємось, що у березні роботи додасться. Раніше через нашу станцію на Румунію проходило за місяць 70 тисяч тонн польського коксу. Зараз його возять через Польщу, Чехію, Угорщину без перевантаження із широкої колії на вузьку. Думаю, що ці обсяги можна було б повернути, якщо знизити тариф за транзит через Україну. Про це говорять усі експедитори, які співпрацюють з нами, а їх більше сотні. Вони ставлять нам за приклад Білорусь, де тарифи значно нижчі, тому частина транзитних вантажів пішла туди в обхід України. Польські перевізники звернулись до Укрзалізниці із проханням надати їм пільги або знижки на транзитний тариф через Україну.

Крім цього є друга проблема: у Польщі приватизовано залізницю і перевізники конкурують між собою за перемогу в тендерах – це також впливає на зменшення обсягів перевезень.

В очікуванні електрички ми пройшлися перонами станції, які, як і колії, були оновлені 2003-го року під час запровадження на станції Мостиська-II колісорозсувного пристрою SUW-2000. І хоч на початках при проходженні поїзда Київ-Краків виникали деякі проблеми, нині все це – в минулому, натомість запроваджено електронну сис-

тему контролю за роботою пристрою SUW-2000. За кордон через станцію Мостиська-II нині проходить тільки два міжнародні поїзди. Вони забезпечують попит пасажирів, кількість яких теж значно зменшилась. Але та обставина, що станція Мостиська-II розташована на шляху Євро-2012, дає надію, що пасажирів побільшає. Тому треба подбати про оновлення вокзалу. І насамперед, про заміну даху – старий уже давно втратив свої функціональні властивості. Поки що фахівці будівельного управління № 6 оновлюють приміщення амбулаторії на станції Мостиська-II, яка розташована у споруді старого вокзалу. Готується проєкт на капітальний ремонт будівлі станції та вокзалу, які були споруджені на початку 70-х. Звісно, при нинішніх обсягах перевезень непросто виділити кошти, але мостиські залізничники сподіваються, що ситуація зміниться на краще.

Орися ТЕСЛЮК
Фото Юрія ЮХНИЦЬКОГО

P.S. Коли матеріал уже був готовий до друку, на адресу начальника Львівської залізниці Михайла Мостового надійшов лист за підписом начальника Головного комерційного управління Укрзалізниці Сергія Аленічева, у якому надається витяг з протоколу №1 засідання Комісії з реалізації тарифної політики Укрзалізниці на перевезення вантажів від 30 січня 2010 року: "Розглянуто звернення ДБ "Шенкер АК" та прийнято рішення, що для збільшення та залучення додаткових обсягів перевезень вузлів за Російської Федерації до Польщі транзитом територією України через прикордонний перехід Мостиська-II – Медика, Львівській залізниці у разі укладання прямих договорів дозволяється встановлювати тариф на перевантаження вузлів за знижкою до 40 %".

Кому не дає спокою "залізнична" земля?

Сьогодні у користуванні Львівської залізниці 34,951 тис. гектарів землі, 54 відсотки з них вже оформлено державними актами на право користування земельними ділянками. Про хід процесу та проблеми на шляху його реалізації розповідає заступник начальника служби з управління майновими та земельними ресурсами Марія ЛЕСЮК.

– За даними станом на 18 лютого ц. р. залізниця отримала правовстановлюючі документи на право постійного користування земельними ділянками загальною площею 18874,3 га, що складає 54% від загальної потреби. Тобто нам залишилося оформити правовстановлюючі документи ще на 16076 га землі. За період існування служби з управління майновими та земельними ресурсами проведено значну роботу: зареєстровано та отримано залізницею державних актів на право користування земельними ділянками загальною площею 4023 га; проведено топографо-геодезичні роботи на земельних ділянках та виготовляється технічна документація із землеустрою на земельні ділянки загальною площею 12372,8 га; передані на реєстрацію державні акти на право постійного користування земельними ділянками площею 995 га. Як видно із наведених цифр, робота просувається, та, на жаль, надто повільно із незалежних від залізниці причин.

– Що ж гальмує цей процес?

– За діючими сьогодні правилами результати проведених геодезичних робіт у смузі відведення залізниці повинні бути відображені у виготовлених кадастрових планах, у т.ч. в електронному вигляді. На жаль,

у більшості випадків землі суміжників "накладаються" на землі залізниці. Звичайно, у кожному такому випадку необхідна переробка кадастрових планів земельних ділянок суміжників, оскільки допущені помилки вимагають повторних геодезичних зйомок і виправлень у технічних документах із землеустрою.

У підсумку на 2-3 місяці затримується розгляд технічної документації та надання висновків відділами архітектури та будівництва і управліннями земельних ресурсів. Упродовж тривалого часу органи місцевого самоврядування не розглядають питання затвердження технічної документації із землеустрою для складання державних актів на право постійного користування земельними ділянками. Непоодинокі випадки розгляду цих питань по кілька разів через те, що при голосуванні за прийняття рішення не набирається необхідної кількості голосів. Не можна стверджувати, що це робиться навмисне, але можлива і певна особиста зацікавленість.

– Залізничники часто скаржаться, що на території залізниці є багато сторонніх об'єктів...

– Це теж одна з наших нагальних проблем, адже під час проведення робіт у смузі відведення залізниці часто-густо виявляються будівлі та споруди незалізничних підприємств, будівлі відомчого житла, що передане в комунальну власність або приватизоване громадянами. Бувають випадки, коли органи місцевого самоврядування впродовж тривалого часу відчували земельні ділянки залізниці і передавали їх в оренду на користь юридичних та фізичних осіб. Нерідкі й випадки розпаювання земель смуги відведення сільськими радами. Виникають інші спори, що потребують вирішення в судах. Так у 2009 році

залізницю заявлено 27 позовних заяв із метою вирішення спорів щодо права постійного землекористування залізниці.

На даний час у судах різних інстанцій знаходиться 18 справ, до вирішення яких затримується виготовлення технічної документації із землеустрою та оформлення державних актів на право постійного користування земельними ділянками на загальну площу 1501,3 га. Крім того, з виходом постанови Кабміну України від 05.08.2009 р. "Про порядок безоплатного оформлення та видачі громадянам України державних актів на право власності на земельні ділянки" головні управління Держкомзему та філії державного підприємства "Центр державного земельного кадастру" при Держкомземі України у Волинській, Закарпатській, Рівненській, Тернопільській та Львівській областях завантажені роботою з оформлення державних актів на право власності на земельні ділянки громадян. Затримується заповнення бланків державних актів на право постійного користування земельними ділянками залізниці, на які вже розроблені технічні документації із землеустрою і передані філіям ДК Держкомзему України, обов'язком яких є оформлення і реєстрація державних актів згідно з чинним законодавством.

Що стосується Львова, то ще й досі не автоматизовано систему задачі планів у відділі архітектури міської ради. Підрядник робіт коригує та викреслює плани по Львову в ручному режимі. Зрозуміло, що все це затримує виконання робіт та прийняття необхідних для оформлення документації рішень.

– Як іде процес видачі необхідних документів у районних органах влади?

– У Львівській області земельні ділянки

надаються залізниці райдержадміністраціями, лише Дрогобицька РДА відмовляється приймати до розгляду матеріали інвентаризації земельних ділянок за межами населених пунктів Дрогобицького району. Позиція мотивується тим, що розгляд таких питань є компетенцією облдержадміністрації. Тобто виник спір, який потребує вирішення, що, у свою чергу, затримує оформлення державних актів у Дрогобицькому районі загальною площею 423 га.

Непоодинокі випадки, коли органи місцевого самоврядування та державної влади відмовляються затверджувати технічну документацію, а відтак приймати рішення (розпорядження) про надання земельних ділянок залізниці, раніше наданих їй, з тієї причини, що вони не надавали дозволу на її виготовлення. Це суперечить Закону України "Про землеустрій", згідно з яким підставою для проведення землеустрою такого виду – виготовлення технічної документації для складання державного акта на право постійного користування земельною ділянкою є договір між замовником землеустрою та виконавцем робіт із землеустрою. Помилкова позиція окремих органів місцевого самоврядування та державної влади також перешкоджає оформленню правовстановлюючих документів на земельну ділянку, виникають спори, що потребують судового вирішення.

На жаль, у багатьох випадках ці перешкоди мають явно штучний характер. Земля стала дуже ласим шматком особливо в безпосередній близькості від обласних центрів.

Розмову вів
Олександр ГЕРШУНЕНКО