

Бесіду вела В. Кулик, власкор

МИКОЛА СНІТКО: «УСІ ЗУСИЛЛЯ БУДУТЬ СПРЯМОВАНІ НА ОЗДОРОВЛЕННЯ ЗАЛІЗНИЧНОЇ ГАЛУЗІ»

Урегулювання відносин між перевізниками та вантажовласниками в ринкових умовах — це одна з потреб для розвитку економіки країни. Щоб задовольнити цю потребу, Укрзалізниці потрібні реформи, перший етап яких наразі завершиться з прийняттям нової редакції Закону України «Про залізничний транспорт». Але реформування не ставить за мету зміну власника сталевих магістралей — держава, як і раніше, буде вирішувати всі питання функціонування залізниць та їх інфраструктури.

Не є новиною, що від швидкості реформування Укрзалізниці залежить прискорення економічного розвитку країни. Які зміни на залізницю потрібно зробити під час реформування — питання складне, навколо якого існує чимало різних думок. Про своє бачення процесу реформування залізниці розповів заступник міністра інфраструктури України Снітко Микола Петрович.

— Миколо Петровичу, як Ви вважаєте, які завдання залізничної галузі є пріоритетними на сьогодні?

— Найближчим часом усі зусилля як Міністерства, так і Укрзалізниці будуть спрямовані на оздоровлення залізничної галузі, а саме:

- стабілізацію фінансового та економічного стану залізниць та підприємств, підпорядкованих Укрзалізниці;
- створення ПАТ «Українська залізниця» та проведення структурних перетворень, передбачених Державною цільовою програмою реформування залізничного транспорту на 2010–2019 рр.;
- забезпечення безпечної та стабільної роботи технічних засобів залізничного транспорту в найближчий період, у першу чергу за рахунок проведення їх модернізації, реконструкції, проведення капітальних ремонтів із подовженням термінів експлуатації, часткового оновлення та впровадження нових технологічних процесів та технологій;

- формування економічно обґрунтованих тарифів на послуги залізничного транспорту, які включають інфраструктуру, вагонну, локомотивну, а також інвестиційну складові, що забезпечить фінансування інвестиційних проєктів на відновлення інфраструктури;
- налагодження гнучкої та надійної системи постачання ТМЦ, яка забезпечуватиме підприємства галузі матеріалами та запасними частинами в необхідній кількості, асортименті та якості відповідно до планів ремонтів та оперативних потреб процесу перевезень;
- пріоритетне впровадження енерго- та ресурсозберігаючих технологій та устаткування; подальша електрифікація найбільш перспективних напрямків руху поїздів;
- налагодження безпечного функціонування й надійності всіх технічних систем залізничного транспорту шляхом упровадження обґрунтованих технічних регламентів, нормативів та стандартів і забезпечення безперервного їх виконання шляхом регулярного моніторингу всіх виробничих процесів;
- розроблення та впровадження у виробництво на підприємствах України нового сучасного рухомого складу з істотно підвищеними техніко-економічними показниками й використанням передового світового досвіду;

— підготовку підприємств залізничного транспорту для роботи в осінньо-зимовий період 2015–2016 рр.

— **За словами міністра інфраструктури А. Пивоварського, сьогодні потрібно підвищувати конкурентоздатність української залізниці. На Вашу думку, за рахунок чого можна досягти цього?**

— Протягом років незалежності залізниці була позбавлена належного фінансування для простого відтворення основних засобів. У поєднанні з неефективним управлінням, постійним субсидуванням збиткових пасажирських перевезень за рахунок вантажних, застарілою та неефективною тарифною політикою це призвело до зношеності основних фондів галузі більш ніж на 80%.

Тому одним із пріоритетних завдань на сьогодні є реформування залізничної галузі та утворення ПАТ «Українська залізниці», що дозволить підвищити конкурентоздатність та інвестиційну привабливість українських залізниць. Це буде досягнуто, у першу чергу, за рахунок структурної реформи всередині новоствореного товариства й розділення видів бізнесу, що дозволить забезпечити прозорість процесів, насамперед фінансових, а також аналіз ефективності управління кожним видом бізнесу товариства та можливість приймати гнучкі рішення. Тарифна реформа (переведення локомотивної та вагонної складових у ринковий сектор та включення до тарифу на інфраструктуру інвестиційної складової) дозволить збільшити доходність підприємства.

Нормативно-правову базу для здійснення зазначених змін закладено в розроблений Мінінфраструктури проект нової редакції Закону України «Про залізничний транспорт». Його впровадження дозволить відійти від радянської моделі управління галуззю та залучити до неї кошти.

Зауважу, що корпоратизація Укрзалізниці не означає її приватизацію. Це міф, адже приватизація підприємства заборонена законодавством України. Більше того, після створен-

ня ПАТ «Українська залізниці» 100% його акцій закріплюються в державній власності. Державною буде й інфраструктура. Її буде передано товариству на праві господарського відання, що виключає продаж, приватизацію та будь-яке інше відчуження. Крім того, нове АТ планується включити до переліку державних підприємств, що не підлягають приватизації.

— **Залізниці України потерпають від втручання в їх діяльність, особливо в зоні АТО. Який наразі стан із відновленням інфраструктури на Донбасі?**

— Станом на 05.08.2015 на Донецькій залізниці усього (орієнтовно) пошкоджених та зруйнованих 1797 об'єктів залізничної транспортної інфраструктури на суму 852,7 млн грн, з них відновлено 983 об'єкти на суму 72,6 млн грн.

Орієнтовно на підконтрольній Україні території пошкоджено 459 об'єктів на суму 353,64 млн грн (у т. ч. 300 млн грн — мости й тягові підстанції), з них відновлено 317 об'єктів на суму 44,7 млн грн. Роботи виконуються за рахунок власних коштів Укрзалізниці.

Зокрема, за період проведення антитерористичної операції на Донбасі було пошкоджено 487 об'єктів колійної інфраструктури. Станом на 03.08.2015 за рахунок експлуатаційних витрат було відновлено 383 об'єкти.

Для забезпечення енергетичної системи України необхідними енергоносіями найбільш «вузькими місцями» є напрямки Артемівськ – Микитівка, Костянтинівка – Микитівка, Костянтинівка – Ясинувата, Ясинувата – Авдіївка, Рутченкове – Красногорівка та Донецьк – Волноваха, де через постійні сутички між протидіючими силами здійснити відновлення колій поки неможливо.

Незважаючи на складну оперативну ситуацію, залізничники України роблять усе можливе для забезпечення перевезення стратегічно важливих для економіки України вантажів.

— **Експерти галузі відзначають, що затягування реформування Укр-**



”
Закон — це основні правила гри. Необхідно створити дієвий механізм для того, щоб Закон працював

залізниці — основне «вузьке» місце залізничного транспорту України. Чи погоджуєтесь Ви із цим твердженням? Що з точки зору державної політики дасть реформування для залізниці?

— Не можна сказати, що зараз реформа затягується. Так, у минулі роки на найвищому рівні робилось усе, щоб реформа або не пройшла, або пройшла «косметично», тобто з найменшими змінами. Але за останній рік зроблено великий крок уперед у цьому напрямку.

Кабінетом Міністрів України було прийнято постанову від 25.06.2014 № 200 «Про утворення публічного акціонерного товариства «Українська залізниці». Наразі процес утворення товариства увійшов у фінальну стадію — 21.08.2015 проєкти постанов про затвердження Статуту ПАТ «Українська залізниці» та складів Правління і Наглядової Ради товариства передані на розгляд Уряду.

Розроблено нову редакцію Закону України «Про залізничний



транспорт», який увібрав у себе не тільки принципи реформи, затверджені Програмою від 2009 року, але й всі директиви та регламенти ЄС, імплементацію яких визначено Угодою про асоціацію. Законопроект отримав схвальні відгуки європейських експертів. Зараз він направлений у Мін'юст для отримання правового висновку.

Із твердженням про те, що затягування з реформою не йде на користь галузі, повністю згоден. Усі залізниці передових країн світу пройшли шлях реформ і працюють за ринковими принципами, де конкуренція — основний стимул розвитку галузей.

Із точки зору державної політики необхідно забезпечити конкурентний ринок та рівноправний доступ усіх учасників перевезень до послуг залізничної інфраструктури, підвищити інвестиційну привабливість галузі та покращити якість транспортних послуг для пасажирів. Розвиток конкуренції стане стимулом для Укрзалізниці підвищувати ефективність своєї діяльності, покращувати рівень послуг, а також частково вирішить проблему з оновленням рухомого складу. Крім того, якщо Укрзаліниця і приватні перевізники будуть замовляти рухомий склад, це може стати поштовхом для розвитку вітчизняних машинобудівних підприємств.

— Чи є сьогодні інтерес і можливість створення спільних державних і приватних проектів у залізничній галузі?

— Тема державно-приватного партнерства дуже актуальна сьогодні.

У деяких європейських країнах, наприклад, значна частина розвитку інфраструктури відбувається саме на засадах співпраці держави та приватних інвесторів, в основному, через механізм концесії.

На жаль, наше законодавство про державно-приватне партнерство залишає бажати кращого. З одного боку, прописані умови не можуть бути цікаві приватним інвесторам, з іншого — держава також повинна дбати про свої інтереси, у першу чергу, про збереження стратегічних для держави об'єктів інфраструктури залізничного транспорту. Так, у Законі України «Про особливості утворення публічного акціонерного товариства залізничного транспорту загального користування» окремо прописано, що товариство не може відчужувати, передавати в користування, оренду, лізинг, концесію, управління, заставу, безоплатне користування, вносити до статутного (складеного) капіталу суб'єктів господарювання таке майно та вчиняти щодо нього інші правочини, наслідком яких може бути відчуження.

Тому для розвитку державно-приватного партнерства в частині розбудови залізничної інфраструктури насамперед необхідно забезпечити відповідну нормативно-правову базу.

— Наскільки ефективно партнерство УЗ із вітчизняним виробником?

— На сьогодні Укрзаліниця співпрацює з такими заводами:

— ПАТ «Крюківський вагонобудівний завод» — щодо створення

моторвагонного рухомого складу для приміських пасажирських перевезень (електропоїзди змінного та постійного струму, дизель-поїзди); створення лінійки електровозів (вантажних, пасажирських — постійного, змінного струму та двосистемних); створення вантажних вагонів із навантаженням на вісь 25 т;

— ПАТ «Дніпровагонмаш» — щодо створення вагона-самоскиду;

— ТОВ «Промислова інвестиційна група транспортного машинобудування «Інтер Кар Груп» — щодо створення вантажних вагонів із навантаженням на вісь 25 т.

Укрзаліниця є найбільшим замовником продукції вітчизняних підприємств, яка необхідна для утримання залізничної інфраструктури та рухомого складу. Проводиться постійна робота з розміщення замовлень на продукцію на вітчизняних підприємствах, яку раніше закуповували за кордоном.

— Угода з ЄС в частині залізничної інфраструктури передбачає, що Україна буде інтегрувати свою мережу в інтермодальну систему європейського транспорту шляхом гармонізації стандартів та управління. Що саме потрібно зробити Укрзалізниці для адаптації вітчизняного законодавства?

— Залізничний транспорт України ніколи не замикався в рамках однієї держави. Тісний взаємозв'язок залізниць Європи склався історично і в сучасних умовах стає ще більш динамічним як у сфері технологічних

процесів, так й у сфері економічної лібералізації, у розширенні горизонтів управління на основі нових засобів комунікацій. Залізниці України вибудовують власну стратегію розвитку у XXI ст. та прагнуть стати надійною ланкою в міжнародній транспортній системі.

Серед міжнародних перевезень транзитні перевезення — найбільш вигідний вид транспортної роботи. Так, для залізниць України транзитні перевезення дають п'яту частину всіх доходів від вантажоперевезень, тоді як у загальних обсягах перевезень залізничним транспортом питома вага транзиту не перевищує 8%.

У зв'язку з цим для залізниць України залучення додаткових обсягів саме транзитних вантажів є одним із першочергових завдань. Цьому сприяє вигідне географічне положення України на шляху основних транзитних потоків. Транспортні комунікації України — це своєрідний міст між Європою, країнами Азії й Близького Сходу. Наявність чорноморських портів, що не замерзають узимку, створює всі необхідні передумови для збільшення обсягів транзиту вантажів.

Британський інститут проблем транспорту «Рендел» у 2002 році надав Україні найвищий коефіцієнт транзиту у Європі, оскільки Україна не тільки створює, але й забезпечує сприятливі умови для збільшення обсягів транзитних перевезень.

Ураховуючи, що Україна активно включається у світові суспільно-економічні процеси (приєдналася до Світової організації торгівлі, уживає заходів для одержання асоційованого членства в Європейському Союзі), транспортна галузь повинна розвиватися випереджальними темпами, сприяти швидкому економічному й соціальному розвитку країни. Інтеграція до ЄС вимагає створення умов для вільного руху вантажів, відповідності національної законодавчої бази міжнародним нормам, розбудови транспортних коридорів.

Інфраструктура практично всіх коридорів може забезпечити пропуск значно більших вантажопотоків. Ураховуючи, що кордон між сусідніми з Україною східноєвропейськими

країнами став кордоном між Європейським Союзом (ЄС) та країнами СНД, Укрзалізниця вживає необхідних заходів законодавчого, технічного та інформаційного характеру для забезпечення безперешкодного перевезення вантажів через кордон.

Приєднання України до міжнародних конвенцій у галузі залізничного транспорту створює передумови для спрощення контролю вантажів на кордонах, що у свою чергу позитивно впливає на роботу українських залізниць і дозволяє вийти на більш якісний рівень спільної роботи, у т. ч. із залізницями країн Європи та Азії.

На сьогодні Україна вже приєдналася до низки міжнародних конвенцій. Зокрема, йдеться про Конвенцію з міжнародних залізничних перевезень (КОТІФ) від 9 травня 1980 року, до якої приєдналися окремі ділянки залізничної мережі України з шириною колії 1435 мм. Це стало значним кроком на шляху інтеграції України в ЄС і сприяло спрощенню перевезень між Україною і країнами Європейського Союзу.

У результаті спільної роботи фахівців залізниць за підтримки ЄС та міжнародних організацій ЦІТ (Міжнародний комітет залізничного транспорту), ОСЗ (Організація співробітництва залізниць), ОТІФ (Міжурядова організація міжнародних залізничних перевезень) з'явилася накладна, що становить собою синтез накладних ЦІМ і СМГС. Здійснені перевезення підтверджують, що застосування уніфікованої накладної — спільне майбутнє залізниць Європи та Азії. Адже, крім економії часу та грошей, при переході на єдину накладну унеможливаються помилки при переоформленні документів, що значно скорочує витрати з перевезення.

Крім того, Міністерство та Укрзалізниця здійснюють системну роботу з удосконалення правової бази ОСЗ, яка визначає умови й правила міжнародних перевезень, а також із ревізії СМГС, що дозволяє наблизити цей документ до вимог і реалій сьогодення, урахувати всі зміни, що відбуваються в системі економічних взаємовідносин країн-членів ОСЗ.

— **Чи є перспектива збільшення максимальних швидкостей на залізницях України?**

— Через постійне щорічне недофінансування збільшення швидкостей у поточному році не планується.

Сьогодні стоїть завдання утримати стан інфраструктури, де курсують швидкісні поїзди, для забезпечення безпеки перевезень та дотримання графіка руху.

У майбутньому будемо визначити перспективні нові маршрути та займатися підготовкою інфраструктури для запуску нових графікових поїздів типу «Інтерсіті» та «Інтерсіті+».

— **На робочій нараді в м. Запоріжжі одним із головних завдань міністр інфраструктури А. Пивоварський назвав необхідність розвантаження автомобільних доріг та перенесення вантажного потоку на залізницю. Як Ви вважаєте, як скоро вдасться це зробити і які кроки в цьому напрямку вже зроблено?**

— На залізницях України проводиться відповідна цільова робота щодо збільшення обсягів перевезень контейнерів за рахунок переключення вантажопотоку з автомобільного на залізничний транспорт. В останні кілька років серед вантажовідправників набирає популярності перевезення зернових вантажів у контейнерах. На жаль, цей вид перевезень на залізницях ще мало задіяний, і на це є причини. На нинішньому етапі не на всіх хлібоприймальних пунктах й елеваторах існують відповідні механізми завантаження. Крім того, впливає інертність наших відправників.

У зв'язку зі зростанням виробництва зернових культур і відповідно дефіцитом зернових терміналів наразі ДП «УДЦТС «Ліски» планує здійснити будівництво нового зернового терміналу для перевалки зернових вантажів у районі ст. Усатове Біляївського району Одеської області вартістю близько 60 млн грн. Це дасть можливість вивантажувати зерно з автомобілів та вагонів, зберігати і в подальшому завантажувати в контейнери (стафірувати) та відправляти вантажоодержувачам в інші країни через порти.

З метою розвантаження автомобільних доріг та переорієнтації вантажного потоку на залізницю Міністерство інфраструктури вживає таких заходів:

- посилення вагового контролю для автотранспортних засобів при проїзді автошляхами України;
- організація повноскладових контейнерних поїздів як у внутрішньому сполученні до обласних центрів та основних вантажовласників, так і в міжнародному з портів та сухопутних переходів, що дозволить забезпечити швидкість доставки та збереження вантажу;
- ініціація внесення змін до Митного кодексу України щодо відміни забезпечення сплати митних платежів у разі транзитного переміщення товарів залізничним транспортом митною територією України. Це підвищить транзитний потенціал України за рахунок збільшення обсягів перевезень вантажів залізничним транспортом, у т. ч. у контейнерах, шляхом їх переключення з автомобільного транспорту;
- ініціація внесення змін до Типової технологічної схеми здійснення митного контролю водних транспортних засобів перевізників і товарів, що переміщуються ними, у пунктах пропуску через державний кордон, затвердженої постановою Кабінету Міністрів України від 21.05.2012 № 451 «Питання пропуску через державний кордон осіб, автомобільних, водних, залізничних та повітряних транспортних засобів перевізників і товарів, що переміщуються ними», що дозволить забезпечити повноцінну роботу пункту контролю Одеса-Ліски та збільшити частку вивезення вантажів у контейнерах із портів залізничним транспортом;
- ініціація внесення до Порядку заповнення митних декларацій на бланку єдиного адміністративного документа, затвердженого наказом Міністерства фінансів України від 30 травня 2012 року № 651, необхідних змін, що дозволить скоротити час знаходження фі-

- тингових платформ у портах в очікуванні оформлення документів;
- спрощення для клієнтів процедури відправлення контейнерів залізницею;
- створення оборотних депо для контейнерів морських ліній на терміналах ДП «УДЦТС «Ліски»;
- створення умов для можливості надання єдиної комплексної ставки на перевезення контейнерів «від дверей до дверей»;
- забезпечення достатньої кількості платформ під навантаження на коліях станцій Одеса-Порт та Іллічівськ та наявність постійного запасу порожніх фітінгових платформ у кількості не менш 40–50 одиниць на кожній.

Водночас Міністерство інфраструктури активізувало роботу з розробки проекту Закону «Про мультимодальні перевезення». Ним планується врегулювати правовідносини, що виникають між вантажовласниками, вантажовідправниками, операторами мультимодальних перевезень, експедиторами, вантажо-одержувачами, перевізниками, а також відповідними органами державного регулювання й контролю під час здійснення мультимодальних перевезень.

Вважаємо, що вирішення цих питань сприятиме переорієнтації перевезень вантажів на залізницю України, що за умов співпраці всіх учасників перевізного процесу дозволить максимально розвантажити автошляхи.

— Які, на Ваш погляд, підрозділи Укрзалізниці потребують негайних перетворень та залучення інвестицій у першу чергу?

— Насамперед для забезпечення перевезень та безаварійної роботи залізничного транспорту необхідні інвестиції, які потрібно спрямувати на ремонт і модернізацію колій, електрифікацію напрямків з інтенсивним рухом, ремонт і модернізацію тягового рухомого складу, модернізацію засобів управління рухом тощо.

Усі ці завдання мають бути враховані в Стратегічному плані розвитку залізничного транспорту на період до 2025 року, який наразі знаходиться в стадії розробки.

— Що потрібно зробити для того, щоб пасажирські перевезення нарешті виявилися прибутковими?

— Необхідно визначитися із соціальними напрямками пасажирських перевезень, визначити порядок замовлення на них. Нарешті, перейти до договірних відносин між державою та перевізниками щодо таких перевезень. Причому в контракті повинні бути зазначені обов'язки як перевізника — щодо якості перевезень, так і органів влади — щодо їх оплати.

Тарифи на несоціальні перевезення повинні регулюватися ринком. Утім, це не означає, що Укрзалізниця одразу підвищить тарифи на такі перевезення, оскільки при ринковому регулюванні цін необхідно враховувати також конкуренцію з іншими видами перевезень — авіа- та автомобільними.

— Які плани Міністерства інфраструктури на найближчий час?

— На сьогодні найпріоритетніше завдання — затвердження Кабінетом Міністрів України Статуту ПАТ «Українська залізниця», складу Правління, Наглядової ради, ревізійної комісії товариства та реєстрація товариства до кінця вересня.

Також є завдання подати на розгляд Уряду проект Закону України «Про залізничний транспорт», який наразі знаходиться в Мін'юсті. У листопаді законопроект вже чекають у Верховній Раді України.

Однак передача до Верховної Ради проекту Закону України «Про залізничний транспорт» — це лише початок довгого шляху. Закон — це основні правила гри. Необхідно створити дієвий механізм для того, щоб Закон запрацював. За попередніми підрахунками, протягом наступного року необхідно буде розробити та прийняти близько 50 підзаконних актів — це і постанови КМУ, і накази Міністерства. Найголовніші з них — новий Статут залізничного транспорту, Правила рівноправного доступу до інфраструктури залізничного транспорту і Порядок державного замовлення соціальних перевезень пасажирів. ☺