Народний депутат України Ігор ШКІРЯ: «Якщо місто не має перспектив розвитку економіки, чудес там не станеться»

В інтерв'ю журналу «Віче» депутат–мажоритарник Ігор ШКІРЯ (округ № 52 – міста Дебальцеве, Дзержинськ, Калінінський район міста Горлівки) розповів про специфіку свого виборчого округу, зокрема про наслідки реформи вугільної галузі, та пояснив причини аварії на Вуглегірській ТЕС. Також, як голова профільного підкомітету Комітету Верховної Ради з питань транспорту і зв'язку, він дав оцінку законодавчим новаціям, що чекають, зокрема, на сферу автомобільного транспорту найближчим часом.

– Ігоре Миколайовичу, на ваш погляд, які перспективи Вуглегірської теплової електростанції, де наприкінці березня сталася пожежа?

– Пожежа на одній з найбільших в Україні ТЕС (проектна потужність становить 3600 МВт) призвела до цілковитого руйнування покрівлі машинного залу першої черги станції та зупинення всієї станції. Спочатку не спрацювали системи пожежної безпеки, а коли приїхали місцеві пожежні машини, з'ясувалося, що їм не вистачає дальності подачі водяного потоку. Поки чекали з Дебальцевого спеціалізовану техніку, згаяли час. На жаль, Світлодарськ – найбільш упорядковане й комфортне місто мого округу, де проживають 12 тисяч громадян, – ще тривалий час оговтуватиметься від наслідків аварії.

Вуглегірська ТЕС – містоутворювальне підприємство Світлодарська. Трагедія вплинула не тільки на економіку, а й на інфраструктуру міста. Внаслідок аварії місто залишилося без системи теплопостачання та гарячого водозабезпечення, яка раніше безпосередньо залежала від діяльності ТЕС. У зв'язку з цим особливо гостро стоїть питання про підготовку Світлодарська до опалювального сезону. Для забезпечення жителів міста теплом і гарячою водою прийняли рішення про будівництво газової котельні, а це потребує додаткового фінансування в розмірі 57 млн. гривень. Сподіваюся, всі необхідні роботи будуть належно профінансовані та вчасно виконані.

Для підтримки персоналу станції нині запроваджено щомісячний додатковий 20-мільйонний платіж до тарифу на відпуск електричної енергії ПАТ «Центренерго» в розмірі фактичного місячного фонду оплати праці з обов'язковими нарахуваннями персоналу Вуглегірської ТЕС.

Цілковите ж відновлення життєдіяльності міста можливе, звичайно, після відновлення самої станції. У планах ПАТ «Центренерго», до структури якого входить станція, на першому етапі до кінця року відремонтувати і включити в роботу два з чотирьох постраждалих енергоблоків і решту два запустити в 2014-му. Попередня вартість першого етапу оцінюється в 150 млн. гривень.

– Важлива складова економіки вашого виборчого округу, зокрема, міста Дзержинська, – вугільна промисловість. Як ставитеся до передбачених президентським Національним планом дій на 2013 рік реформ у цій сфері?

– У Дзержинську проживає близько 36 тисяч осіб. На території міста розташована низка потужних заводів, пов'язаних із хімічною промисловістю, машинобудуванням та металообробкою. Але головне підприємство міста – це вугільне об'єднання ДП «Дзержинськвугілля». Ініційована реформа галузі зачепить практично кожну родину міста, адже на вугільних підприємствах працює більш як 7 тисяч дзержинців.

Сама реформа передбачає таке:

– лібералізацію ринку вугільної продукції (зокрема, зниження регуляторного впливу держави, впровадження біржової форми торгівлі та ринкове формування ціни на вугілля);

– оптимізацію механізму державної підтримки галузі (поетапне припинення субсидування операційних витрат державних шахт з одночасним збільшенням фінансування на працевлаштування та соціальну допомогу звільненим особам);

– приватизацію вугледобувних підприємств (зокрема, підвищення їхньої інвестиційної привабливості шляхом зменшення витрат на утримання об'єктів соціальної інфраструктури й врахування в держбюджеті на 2014 рік видатків на передачу 100 відсотків об'єктів соцінфраструктури в комунальну власність);

– закриття неперспективних вугледобувних і торфодобувних підприємств (цей процес планується завершити у 2016 році);

– створення системи соціальної підтримки працівників вугільної галузі та населення територій, на яких розміщуються вугледобувні та вуглепереробні підприємства, що перебувають у стадії ліквідації.

Ця реформа дуже складна, і підходити до її реалізації потрібно вкрай відповідально та виважено. Лише роз'яснювальної роботи тут замало, необхідні реальні механізми працевлаштування звільнених людей. Для Дзержинська, наприклад, вугледобування є моновиробництвом. Якщо зараз почати закривати шахти, як це було в 1990-х роках, то люди залишаться фактично без роботи, а місто – без фінансування. Держава не може і не повинна кидати напризволяще десятки тисяч кваліфікованих працівників. Взяти й переселити їх, як чеченців чи кримських татар, не вийде.

Не забувайте, що процес приватизації відбувався з початку незалежності України, тому всі найкращі шахти давно є приватними або контролюються приватними структурами. А ті, що гірші, – залишаються у держави. Вони мають невеликі шанси зацікавити бізнесменів через застаріле обладнання, складнощі видобутку, потребу вкладати великі інвестиції в будівництво нових стволів, розробку горизонтів шахти, що невідомо коли окупляться.

Стосовно передачі соціальної інфраструктури на баланс міст, то цей процес триває вже не перший рік. Частина об'єктів підтримуються в належному стані, частина – розвалилися через недбалість місцевого керівництва або відсутність у місцевих рад коштів на утримання цієї інфраструктури.

– А що робити з чиновником або посадовцем, котрий не переймається розвитком потенціалу міста або, ще гірше, всіляко опирається реформуванню, не хоче нічого змінювати?

– Тут потрібно враховувати об'єктивні й суб'єктивні чинники. Наприклад, у моєму виборчому окрузі найпроблемнішим є місто обласного значення Дебальцеве. Засноване в 1878 році, воно було залізничним вузлом, одним із найбільших в Україні. Внаслідок зменшення залізничних перевезень останніми роками та че-

Пожежа на Вуглегірській ТЕС. 29 березня 2013 року

рез розвиток інших залізничних напрямків Дебальцеве постійно втрачало економічний потенціал. Через нерозумну приватизацію й недбалих власників закрилися практично всі промислові підприємства та заводи, які працювали за Радянського Союзу. Зусиллями лише одного мера дати імпульс розвитку міста нереально, потрібна державна підтримка, скажімо, конкретного інвестпроекту.

Якщо якийсь населений пункт – маленьке село чи велике місто – не має перспектив розвитку економіки, створення нових робочих місць, жодних чудес там, на жаль, не станеться. Влада лише фінансуватиме виплати бюджетникам, не маючи коштів на розвиток. Звичайно, пустити все на самоплив набагато легше, ніж шукати інвестиції для розв'язання проблем, які накопичувалися роками, переходили у спадок від одного мера до іншого.

Для прикладу візьмімо ситуацію з житлово-комунальною інфраструктурою ще радянських часів, залишки якої досі використовуємо. Її робота викликає чи не найбільше скарг громадян. Здається, за роки незалежності України ми перейшли до ринкових відносин у всьому, окрім цієї сфери, адже встановлені комунальні тарифи часто не покривають собівартості надання послуг.

Якщо місцеві бюджети не матимуть коштів на ремонт комунікацій, модернізацію котелень, державний бюджет не зможе довго підтримувати комунальну сферу в робочому стані.

З другого боку, будь-які реформи, спрямовані на залучення приватного капіталу, інвестицій мають шанс на успіх лише за наявності платоспроможного споживача. Якщо ж населення дедалі біднішатиме, ситуація погіршуватиметься з кожним днем, а всі проекти з концесії або оренди об'єктів тепло- чи водопостачання закінчаться невдачею.

Повернімося до вашого запитання про неефективних керівників. Адже не таємниця, що деякі депутати чи мери перемагають виключно за рахунок популізму, безвідповідальних обіцянок. Люди повірили та проголосували, а потім з'ясовується: обранець не має ані команди, ані професіоналізму, ані совісті. Не кажу, що такі кадри – це масове явище, але воно все-таки є. Саме тому останніми роками почастішала практика відставки міських голів за власним бажанням або за рішенням міських рад. Іноді й наручники одягають на таких горе-управлінців.

Тому дуже важливо мати систему контролю за діяльністю виборних посадовців. Повернення мажоритарної складової виборів певною мірою врегульовує цю ситуацію, адже є обраний міський голова та обраний народом депутат, а не просто партійний функціонер.

Коли в них складається хороший тандем – іде плідна робота, а якщо є підстави критикувати дії місцевої влади, то саме народний депутат стає «стримувальним чинником» від неправильних рішень.

– Хочу запитати вас про законодавчу роботу, зокрема анонсований Міністерством інфраструктури законопроект «Про автомобільний транспорт». Як голова профільного підкомітету Комітету Верховної Ради з питань транспорту і зв'язку, в чому вбачаєте важливість цього документа?

– Реформування пасажирських перевезень не просто назріло, а перезріло. Про проблеми, які слід розв'язувати, можна говорити годинами. Цей законопроект народжується в непростих умовах. Тривалий час він був у «підвішеному стані». З минулого року до його підготовки долучилися дві найбільші асоціації: Асоціація міжнародних автомобільних перевізників та очолювана мною Всеукраїнська асоціація автомобільних перевізників. Ми дійшли консенсусу із профільним міністерством з більшості позицій і постійно співпрацюємо у форматі робочих груп.

23 травня проект закону в загальному вигляді Мінінфраструктури презентувало в парламентському підкомітеті з питань автомобільного транспорту, який я очолюю. Незабаром розпочнеться його громадське обговорення всіма зацікавленими сторонами.

Головна мета законодавчої ініціативи – впорядкувати діяльність автобусних і вантажних перевезень, зокрема посилити вимоги до їхньої безпеки. Для цього планується зобов'язати перевізників обладнати автобуси тахографами (прилад, що контролює час роботи та відпочинку водія), обмежувачами швидкості та ременями безпеки для пасажирів.

Утім, за підрахунками нашої асоціації, із загального автобусного парку в 56–60 тисяч одиниць 35 відсотків транспорту випущені ще минулого століття й не можуть бути переобладнані згідно з новими вимогами. Власники нових автопарків мають викласти від 6 до 11 тисяч гривень за тахограф і 5–10 тисяч – за комплект ременів безпеки. Зважаючи на складну економічну ситуацію перевізників, ми шукаємо компроміс між найжорсткішими вимогами та їх поетапним виконанням.

– Як ви аргументуєте запровадження вільного тарифоутворення?

– Ми розглядаємо його як механізм захисту від нелегальних перевізників. Нині 30–40 відсотків ринку автоперевезень перебуває в тіні, а держава не отримує податків на мільйони гривень. Галузь давно потребує ринкових перетворень. За оцінками Всеукраїнської асоціації автомобільних перевізників, перевезення пасажирів є незбитковим за тарифу 34 копійки за кілометр шляху, тоді як у деяких областях він становить 16–18 копійок. Коштів дотувати збиткові перевезення в держбюджеті немає.

Так само держава декларує безплатний проїзд для пільговиків і теоретичне відшкодування перевізникам цих коштів, чого на практиці не відбувається.

Мінсоцполітики, Мінекономіки та Міністерством фінансів так і не вирішено проблему запровадження адресної допомоги пасажирам-пільговикам. Сподіваюся, що найближчим часом ми почнемо розглядати це питання.

У планах асоціації здійснити спільно з Мінінфраструктури маркетингове дослідження ринку перевезень, яке допоможе з'ясувати фінансовий обсяг ринку, розміри пасажиропотоку, виявити кількість нелегальних перевізників. Раніше в держави не було бажання проводити таку роботу, а нове керівництво профільного відомства йде нам назустріч.

– Яка мета запровадження єдиного електронного реєстру автобусних маршрутів?

– Більш як 20 років система перевезень в Україні була, м'яко кажучи, розбалансованою. Кількість рейсів на тому чи іншому маршруті зростала безконтрольно. Часто доходило до абсурду. Об'єм ринку перевищували в кілька разів.

Електронна база даних реєстру автобусних маршрутів загального користування вкрай необхідна. Процес її розробки та ухвалення затягнувся вже

на кілька років. Президент України Віктор Янукович доручив Міністерству інфраструктури та Укртрансінспекції до жовтня розробити порядок ведення такого реєстру та запровадити його.

А поки такої системи не створено, органи місцевого самоврядування погоджують внутрішньообласні маршрути, Укртрансінспекція – міжобласні. Часто це призводить до того, що ці види перевезень «перекривають» один одного. До того ж іноді незрозумілою є процедура відкриття нових маршрутів, а конкурси на виконання перевезень проводять непрозоро.

Єдиний маршрутний реєстр у вигляді комп'ютерної системи дасть можливість перевізнику брати активну участь у формуванні маршрутної мережі. Крім того, це допоможе позбутися «нелегалів», адже система допускатиме до роботи лише перевізника із повним пакетом необхідних дозвільних документів.

– Усеукраїнська асоціація автомобільних перевізників вважає ціни на вітчизняні автобуси завищеними. Чому вони дорожчі за іноземні аналоги?

– Бо українські виробники, насамперед Львівський автобусний завод, не хочуть зважати на ринкові умови. Через це їхню продукцію купують тільки державні та комунальні підприємства. Якщо вони хочуть, щоб лізингові компанії та підприємці стали їхніми клієнтами, слід забезпечити ринкову вартість і ринкову якість. Ми вважаємо, що вітчизняні автобуси мають бути принаймні не дорожчими за іноземні аналоги. Прикро, але найбільше від такої ситуації страждають вітчизняні споживачі, які продовжують їздити в старих напіврозвалених маршрутках.

Вів розмову Олексій СИЩУК.
Фото Миколи БІЛОКОПИТОВА.

Контролюйте і платіть, або Чи вирішить КАДР усе?

Занедбаність житлово-комунального господарства зумовлює низький рівень послуг, що звісно викликає справедливе невдоволення мешканців. І не тільки, власне, сектором ЖКГ, а й владою.

Тож ця сфера є своєрідним камертоном соціальної рівноваги. Де взяти кошти на утримання житлового фонду в належному стані? На це запитання має дати відповідь проект закону «Про внесення змін до деяких законів України щодо створення і використання корпоративних амортизаційних депозитних рахунків житлових будинків». Його автор – народний депутат України Євген Морозенко – зареєстрував документ 29 квітня. Проект уже отримав багато відгуків, і позитивних, і негативних. Суть закону полягає у створенні корпоративних амортизаційних депозитних рахунків (КАДР) як додаткових інвестицій на утримання та ремонт житлового фонду. Наповнюватися такі рахунки мають коштами власників і розпорядників житлових приміщень і використовуватися за прямим призначенням – на поточний або капітальний ремонт житлового будинку та його інженерних мереж. У проекті визначено мінімальний щомісячний амортизаційний внесок у розмірі 0,5 грн. за 1 кв. метр загальної площі, проте за рішенням загальних зборів членів житлово-комунальних кооперативів базова ціна може бути збільшена. Тобто в разі прийняття згаданого законопроекту квартплата зросте в середньому на 25–40 гривень. Також проектом передбачено, що контроль за коштами корпоративного амортизаційного депозитного рахунку здійснюють балансоутримувачі, тобто ті само структури, котрі й нині відповідають за ремонт та утримання будинків. Пільгових ставок на внески до КАДРу не передбачено.

Проте опоненти законопроекту наполегливо бажають з'ясувати, звідки візьмуть кошти на додаткові витрати літні мешканці, котрі й так ледве виживають на куцу пенсію? Де гарантія, що ЖЕКи перераховуватимуть кошти саме туди, куди треба, і використовуватимуть їх так, як їм наказали загальні збори мешканців?

Житлові співтовариства в нашій країні мають певну специфіку. Так, мешканець багатоквартирного будинку, сплачуючи за комунальним тарифом, вносить кошти, які спрямовуються на утримання будинків і прибудинкових територій. За однокімнатну квартиру її власник щомісячно сплачує приблизно сто гривень. Проте, як правило, з цих коштів не фінансують ремонтів ліфтів, під'їздів чи підвалів. Мовляв, не в усіх будинках комунальної форми власності, що перебувають на балансі ЖЕКів, брудні та не відремонтовані під'їзди, і не всюди у підвалах дзюрчить вода із дірявих труб.

Для прикладу наведемо ситуацію у двох приблизно однакових багатоквартирних будинках столиці, розташованих у різних її районах. Так, у Деснянському, комунальний будинок на вул. Закревського, 49-А перебуває на балансі ЖЕКу. Навколо нього тішать око клумби, чисті доріжки, під'їзди виблискують охайними стінами, мешканців радує справний ліфт. Діаметрально протилежна ситуація в одному з будинків Святошинського району на вул. Доброхотова, 7 (він також комунальний і перебуває на балансі ЖЕКу): навколо будинку бруд і сміття, а під'їзд нагадує декорації з фільму жахів чи фотографії покинутих житлових споруд у Прип'яті. Окрім того, працюючий ліфт – свято для мешканців, а пройти повз вхід у підвал не затуляючи носа – випробування не з простих. Уся різниця тільки в тому, що у будинку по вулиці Закревського живуть близько десяти жіночок пенсійного віку, котрі періодично відвідують ЖЕК зі скаргами – письмовими й усними, змушуючи комунальників виконувати свої обов'язки. Тож бачимо на конкретному прикладі, яких, поза сумнівом, безліч, що справа не лише в бракові коштів, а й у контролі за їх раціональним використанням.

Тому постає питання, чи не повториться ситуація з новоутвореними корпоративними амортизаційними депозитними рахунками? Окрім того, законопроект закладає можливість маніпуляцій для винахідливих чиновників-корупціонерів, які будь-що знайдуть прогалини у законі й обов'язково ними скористаються.

Так, звісно, проблеми в даній сфері є. І вони потребують обмірковування всіх можливих варіантів розв'язання та зважених законодавчих кроків, зокрема у сфері пільг для малозабезпечених, а також контрольних механізмів. Проте, перш за все, мешканці багатоквартирних будинків повинні мобілізуватись і слідкувати за тим, як ЖЕКи витрачають їхні гроші.

Нині в наявному правовому полі набуває поширення утворення ОСББ (об'єднання співвласників багатоквартирних будинків). Як показує досвід, виправданим є те, що мешканці самі встановлюють тариф на квартплату. Крім того, чимало таких об'єднань відкладають 10–15% від нарахувань у так званий фонд розвитку. Ці кошти згодом можуть бути спрямовані на капітальний ремонт будинку або розв'язання інших, визначених самими мешканцями пріоритетних завдань.

Вивчення практики функціонування ОСББ переконливо доводить, що створення таких об'єднань повніше забезпечує реалізацію співвласниками багатоквартирних будинків своїх майнових прав, надає їм можливість реально впливати на ефективність утримання та обслуговування житла.

Тарас РОМАНЮК.