



УРЯДОВИЙ КУР'ЄР

СЕРЕДА, 27 ЧЕРВНЯ 2018 РОКУ

ЦІНА ДОГОВІРНА

№120 (6236)

ЦИТАТА ДНЯ

ВОЛОДИМИР ГРОЙСМАН:



«Контрабандисти
шукають на мене
компромати, щоб я
мовчав, а вони в цей час
дерибанили. Але
такого не буде».

Прем'єр-міністр про публічну й прозору боротьбу
за наповнення державного бюджету

«Теплі кредити»
ефективні влітку

ОЩАДЛИВІСТЬ. 101 мільйон гривень відшкодувало в червні Державне агентство з енергоефективності та енергозбереження населенню та ОСББ, які скористалися державною програмою підтримки під час впровадження енергоефективних заходів. Найбільшу суму — 83 мільйони гривень — отримали майже 8 тисяч родин, які утеплювали приватні будинки. Понад 17 мільйонів гривень компенсацій надали 175 ОСББ, які купували енергоефективні матеріали та обладнання для енергоощадних заходів у багатоповерхівках. Ще 850 000 виплачено понад 130 домогосподарствам, які встановили твердопаливні котли.

Такий механізм допомагає родинам впровадити зазвичай недешеві енергоощадні заходи: заміну вікон на енергоефективні, комплексну термомодернізацію будинку тощо. Особливу потребу тут мають ОСББ, що залучають значні суми на утеплення багатоповерхівок заради подальшого зменшення витрат на комунальні послуги.

Від початку дії програми, з жовтня 2014 року, її учасникам виплачено 2,1 мільярда гривень компенсацій за «теплими кредитами», повідомляє прес-служба Держенергоефективності.

ЦИФРА ДНЯ

9,7%

становив рівень безробіття в І кварталі
2018 року. Це на 0,2% менше,
ніж у попередньому кварталі

На абітурієнтів
чекають новації

ІЗ МРІЄЮ ПРО ДИПЛОМ. 2 липня в Україні розпочинається вступна кампанія. У Міністерстві освіти і науки розповіли про її цьогорічні особливості

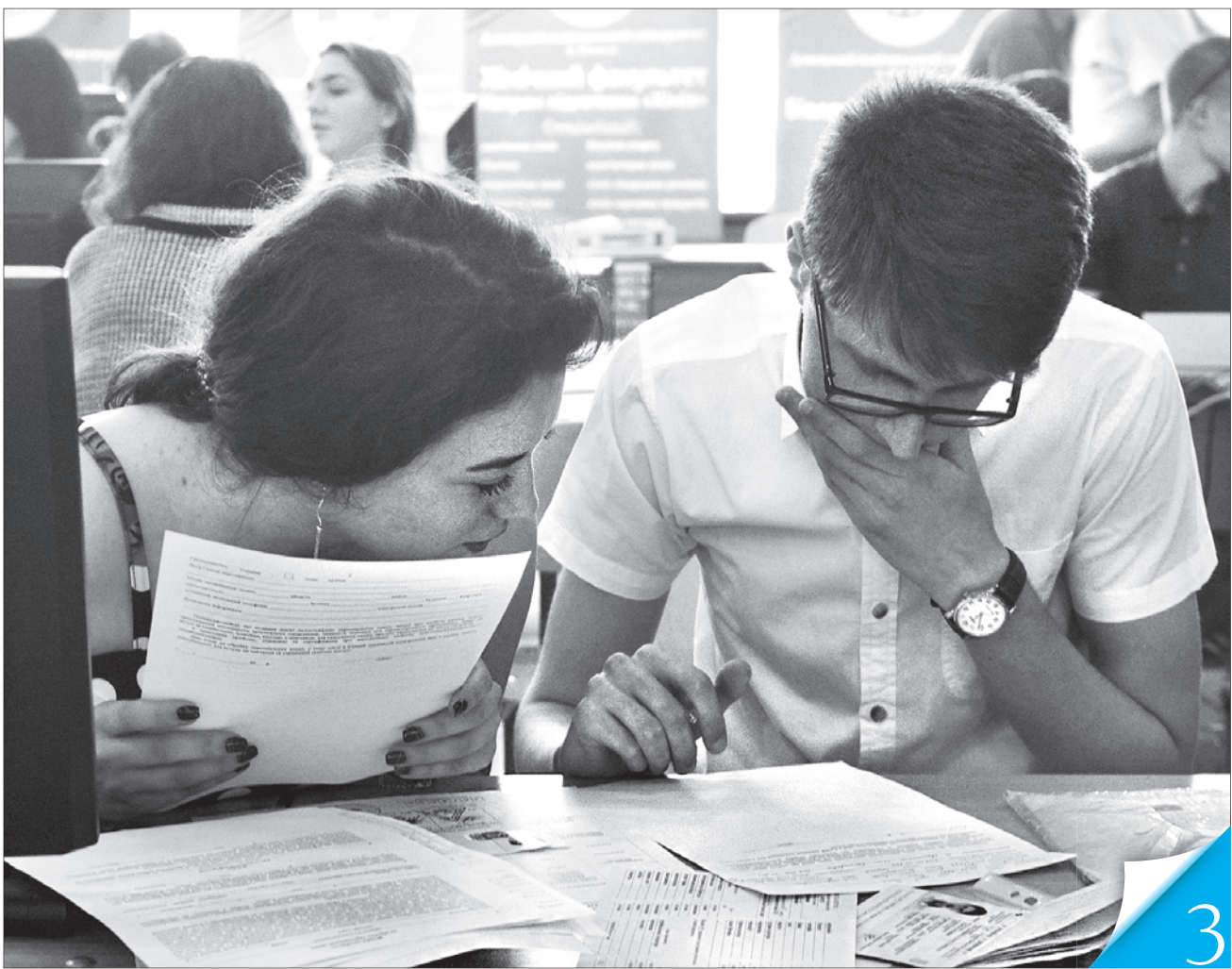


Фото: Українформ

Помилування Олега Сенцова
в обмін на скасування санкцій?

Вікторія ВЛАСЕНКО,
«Урядовий кур'єр»

#FREE SENTSOV. Генеральний секретар Ради Європи Турбйорн Ягланд офіційно попросив президента РФ Володимира Путіна помилувати незаконно засудженого українського режисера Олега Сенцова, якого утримують у колонії. Він голодує з 14 травня. Про це «Голосу Америки» повідомили у прес-службі Ради Європи. «Документ надіслано, чекаємо на офіційне підтвердження дипломатичних каналів Росії», — зазначили у прес-службі.

Нині складно прогнозувати, який ефект дасть прохання Ягланда, котрий звернувся до Путіна в межах Європейської конвенції з прав людини як голова міжнародної організації.

Прес-секретар Путіна Дмитро Пєсков вже заявив, що Сенцов не може бути помилуваний на підставі прохання Генсека РЕ з точки зору російського законодавства.

Проте все ще існує ймовірність, що Москва цинічно використає звільнення Олега Сенцова у великих торгах з Радою Європи, де на кону стоїть безумовне повернення до ПАРЄ делегації Держдуми РФ.

Ось уже майже два роки Росія шантажує Раду Європи, вимагаючи скасування з російської делегації всіх санкцій у ПАРЄ, накладених на неї через анексію Криму та воєнну агресію на Донбасі. У хід пішов найвагоміший козир — гроші. Москва офіційно заявила, що не платитиме свого внеску до РЕ, оскільки не бере участі в сесіях

ПАРЄ. Адвокатом російських інтересів у РЕ виступає сам генсек, який заявляє, що Європі за будь-яку ціну потрібен діалог з Москвою, і закликає депутатів асамблеї зняти з російської делегації санкції.

Настрої асамблеї щодо Росії, де проросійське лобі вже запустило механізм зміни регламенту ПАРЄ, які дали змогу обнулити всі рахунки росіян, доволі неоднорідні. За інформацією «УК», на сьогодні ПАРЄ не готує зняти санкції з депутатів Держдуми. Проте у разі помилування Олега Сенцова Путіним у генсека РЕ з'явиться вагомий козир у дискусії про велике повернення Росії в РЕ. Схоже, саме про це Ягланд говорив із Путіним під час останнього візиту генсека до Москви, який відбувся минулого тижня.

Закон діє і відповідно карає

АЛІМЕНТИ НА ДІТЕЙ. 3 лютого, тобто з набранням чинності закону, яким передбачено покарання за несплату аліментів, на користь дітей стягнуто 1,8 мільярда гривень аліментів. «Майже половину цієї суми було стягнено завдяки застосуванню норм і обмежень, передбачених законом. І це найкраща демонстрація його дієвості. Адже ми від самого початку були націлені на конкретний результат — забезпечити дітей гідним і щасливим дитинством та примусити батьків підтримувати, зокрема й фінансово, своїх нащадків», — поінформувала суспільство заступник міністра юстиції з питань виконавчої служби Світлана Глущенко.

Завдяки нововведенням майже 120 тисяч боржників з виплати аліментів було

обмежено у праві виїзду за кордон, керування автомобілем, користування зброєю та полювання.

Складено 18 849 протоколів про притягнення боржників до адміністративної відповідальності, суди винесли 1088 постанов про накладення на боржників стягнення у вигляді суспільно корисних робіт. Кошти за оплату таких робіт спрямовують на ліквідацію заборгованості з аліментів, повідомляє прес-служба Міністерства юстиції.

Майже 10 тисяч боржників оголошено в розшук. Відкрито публічний реєстр неплательників аліментів, куди внесено прізвища близько 180 тисяч таких людей.

«Результатом усіх цих кроків стало повернення з початку року 500 тисячам українських дітей 1,8 мільяр-

да гривень аліментів. Це на 70% більше, ніж за такий самий період 2017 року. Наші діти відчували реальну підтримку від держави», — звітє фахівець про виконання закону.

28 тисяч сімей досягли згоди щодо сплати аліментів і відкликали виконавчі документи у зв'язку з відсутністю претензій до боржника. Крім цього, стосовно 33 тисяч дітей погашено заборгованість з аліментів у повному обсязі.

Заступник міністра також нагадала, що другий пакет законодавчих новацій у межах ініціативи #ЧужихДітей НеБуває спрямовано на посилення санкцій для батьків (як чоловіків, так і жінок), які не сплачують аліменти, й розвиток інституту відповідального батьківства.



4 820103 080022

КУРСИ ВАЛЮТ/БАНКІВСЬКІ МЕТАЛИ

USD 2617.3625

за 100 доларів США

EUR 3062.3141

за 100 євро

RUB 4.1579

за 10 рублів

встановлені Національним банком України на 26 червня 2018 року

AU 332352.69

AG 4299.02

PT 226925.33

PD 250219.86

за 10 трійських унцій

НОВИНИ ТА КОМЕНТАРІ

Дипломатичний внесок у розвиток країни
важко переоцінити

ВИПУСК. Магістри Інституту міжнародних відносин мають відповідати трьом «П» Геннадія Удовенка, уособлюючи порядність, професіоналізм і патріотизм

Наталя ПИСАНА
для «Урядового кур'єра»

Президент Петро Порошенко, як колишній студент факультету міжнародних відносин та міжнародного права (нині Інститут міжнародних відносин) Київського національного університету імені Тараса Шевченка, з особливим задоволенням взяв участь в урочистостях з нагоди випуску магістрів інституту. Глава держави подякував викладацькому колективу навчального закладу за підготовку високопрофесійного й патріотичного дипломатичного корпусу.

«Протягом 75 років саме інститут сформував потужну армію українських дипломатів. Армію, успіхи якої не менш важливі, ніж успіхи наших воїнів на фронті», — наголосив Петро Порошенко. Навіть ще за радянських часів студентів навчали критично ставитися до інформації, ідеології, до місця України в світі. Вчили любити свою країну, виховували дипломатів, громадян, які відповідали трьом «П» Геннадія Удовенка — порядність, професіоналізм і патріотизм.

«Випускників інституту чекають у багатьох авторитетних компаніях і організаціях. Тобто чекає українська економіка, реформований державний сектор, де через конкурсні процедури можна буде влитися у славу когорту державних службовців, українських дипломатів.

Сподіваюся, якомога більше зацікавляться системою Міністерства закордонних справ. Там зараз вирішують надзвичайно важливі



Президент вручає дипломи. Це пам'ять на все життя

віхи для розвитку нашої держави. П'ять років тому чи міг хтось мріяти про такі сміливі й амбітні проекти, як безвізовий режим, ратифікована Угода про асоціацію, зокрема поглиблена та всеосяжна зона вільної торгівлі, комплекс реформ, який було проведено? Величезна заслуга в розробленні та імплементації цих досягнень належить українським дипломатам — випускникам інституту», — підкреслив Президент.

Українці за останні чотири роки отримали право вільно подорожувати всім світом — не лише до 28 країн шенгенської зони, а й майже до 130 країн без віз, або отримую-

чи візи на кордоні. «Це один зі ступенів свободи. Це означає повернення України до великої родини європейських народів та останнє прощавий Радянському Союзу й Російській імперії, гарантування існування суверенної незалежної держави України. Також торік 1 вересня набула чинності Угода про асоціацію з ЄС, включно із зоною вільної торгівлі. 1163 дні українські дипломати боролися за її ратифікацію в кожній країні Євросоюзу. Як результат — 30% на рік зростає товарообіг з ЄС. Зростають інвестиції ЄС в Україну. Лише за останній рік понад 100 заводів побудували наші партнери-ін-

вестори, створено десятки тисяч робочих місць, стрімко зросли платежі до державного і місцевих бюджетів», — констатував Петро Порошенко.

Він підкреслив, що найголовніше — тверда впевненість у дорожці, якою йдемо. А доказом того, що на ній немає місця корупції, стало підписання в стінах інституту Закону «Про утворення Вищого антикорупційного суду».

«Важливо створити суд до кінця цього року. Ним завершується формування антикорупційної інфраструктури в країні. Це буде величезний прорив в інвестиційному кліматі. Захищатиме-

мо бізнес і економіку від корупції, від тиску правоохоронних органів, забезпечуватимемо доступність фінансування», — підкреслив Президент.

Найближчим часом на підпис надійде й Закон «Про національну безпеку України». «Це кардинальна, стратегічна зміна сектору оборони й безпеки. Збільшується цивільний контроль, прозорість фінансування, але головне — збільшується ефективність дій галузі, зростає довіра до нас з боку наших партнерів. Двері НАТО для України відкриті, і треба разом наполегливо працювати над проведенням реформ», — зазначив глава держави.

Також Президент повідомив, що під час чергового саміту Україна — Європейський Союз, який відбудеться 9 липня у Брюсселі, з керівництвом і лідерами ЄС планує обговорити подальші шляхи поглиблення політичної асоціації України і Євросоюзу, включно зі створенням Енергетичного союзу, Цифрового союзу та інших напрямів, де Україна та Європа мають тісніше інтегруватися.

Петро Порошенко особливо наголосив на такому завданні для українських дипломатів, як забезпечення міжнародно-правової відповідальності Росії за збройну агресію проти нашої держави на сході й анексію Криму, за фінансування тероризму й расову дискримінацію, яку РФ проводить проти кримських татар і українців, перетворивши Крим на острів несвободи, за мілітаризацію півострова, відновлення російських військових баз тощо.

У Данії розуміють потреби України

Відділ новин
«Урядового кур'єра»

СПІВПРАЦЯ. Україна й Данія готові надати істотний поштовх економічній співпраці й активно взаємодіяти в питаннях протидії гібридній агресії. Про це йшлося під час перемовин Прем'єр-міністра Володимира Гройсмана з данським колегою Ларсом Люкке Расмуссеном. Робочий візит нашого Прем'єра до Данії — перший в історії незалежності України.

Данія — один із ключових партнерів в економіці й політиці. Її розглядають як один із пріоритетних ринків Експортної стратегії. Торік наш експорт перевищив 263 мільйони доларів, але Володимир Гройсман вважає, що це не відповідає потенціалу країн. «Потрібно надати політичний поштовх нашій співпраці, закликати бізнес активніше взаємодіяти між собою, спільно протидіяти російській агресії», — заявив він.

«Ніхто не миритиметься з російською агресією, яка забрала тисячі життів. Це наша спільна з Прем'єр-міністром Данії позиція, яку ми виклали в колонці до конференції українських реформ у Копенгагені. Попереду близько десяти міжнародних зустрічей. У Копенгагені міжнародна спільнота обговорить план подальших змін у країні, де досі триває війна. Адже Росія щодня бореться за те, щоб зупинити західний курс України. Європа не може дозволити собі про це забути», — так написав Володимир Гройсман на своїй сторінці у Фейсбуці. (Провідна газета Данії Berlingske публікує колонку данською мовою, у брюссельському виданні Euobserver вийшла версія англійською). Конференція з питань реформ в Україні відбудеться у данській столиці сьогодні.

А в контексті наших реформ Прем'єр відзначив внесок данських експертів у напрацьовані важливих управлінських рішень, зокрема в реалізації Антикорупційної ініціативи ЄС в Україні та в підтримці діяльності Секретаріату Уповноваженого Верховної Ради з прав людини.

Повчитися в Данії слід і в енергозбереженні й використанні відновлюваних джерел енергії. Україна готова сприяти енергопроектам данських компаній, повідомляє департамент інформації та комунікацій з громадськістю Секретаріату КМУ.

Розраховує Київ і на подальшу єдність у протидії будівництву газопроводу «Північний потік-2» як безпосередньої загрози енергетичній безпеці не лише України, але й європейських країн.

Насильство в сім'ї: міфи та реальність

УРЯДОВИЙ КОНТАКТНИЙ ЦЕНТР ПОВІДОМЛЯЄ. В Україні вже понад півроку чинний Закон «Про запобігання та протидію домашньому насильству». У Міністерстві соціальної політики вважають, що з ухваленням документа в країні розпочато реформу системи протидії домашньому насильству. Згідно із законом, домашнє насильство — діяння (дії або бездіяльність) фізичного, сексуального, психологічного або економічного насильства. Документ сформовано з урахуванням європейських норм і стандартів, відповідно до яких діти — свідки насильства є дітьми — жертвами такого насильства.

Як повідомили «Урядовому кур'єру» в управлінні взаємодії з громадськістю Урядового контактного центру, з початку 2018 року на урядовій «гарячій лінії» зареєстровано сотні звернень з питань, що стосуються насильства в сім'ї. П'яту частину становлять звернення, в яких, за повідомленням заявників, діти є свідками або постраждалими від насильства в сім'ї. Частіше зверталися жителі Дніпропетровської, Харківської, Полтавської, Київської та Миколаївської областей, а також Києва.

У зверненнях повідомляють про побої співмешканцем (дуже часто перепадає і дітям потерпілих) або чоловіком, який

напідпитку завдає тілесних ушкоджень дитині та дружині, поє речі; дружина скаржиться на свого чоловіка, який є учасником бойових дій в зоні АТО і, приїхавши у відпустку, вигнав її з дому, пиячив, вчинив бійку, підпалив помешкання; сестра не допускає доглянути 90-річну матір; син застосовує фізичну силу до матері-пенсіонерки; онук змущується з бабусі; донька пиячить та агресивно поводить; у стареньких або осіб з інвалідністю, які є членами родини, відбирають пенсію або соціальну допомогу, не доглядають, залякують, принижують.

Працівники територіальних підрозділів поліції проводять роз'яснювальні бесіди з правопорушниками щодо домашнього насильства, складають адміністративні протоколи, ставлять на профілактичний облік осіб, які вчиняють домашнє насильство, виносять офіційне попередження про неприпустимість вчинення домашнього насильства, порушують кримінальні провадження для притягнення порушників до кримінальної відповідальності.

Ось лише один приклад. Жителька з м. Жовті Води Дніпропетровської області звернулася на урядову «гарячу лінію» зі скаргою на неналежний догляд за сусідкою, учасником війни, 92-річною пенсіонеркою.

Дочка замикає матір у квартирі і навідується до неї лише двічі на тиждень. Під час навідування здійснює галас, необережно поводиться з носіями холодної та гарячої води, що призводить до заливання квартири водою, а отже й підтоплення сусідніх квартир. Заявниця просила перевірити інформацію, змусити дочку її сусідки належним чином доглядати за нею.

У відповіді Територіального центру соціального обслуговування (надання соціальних послуг) Жовтківської міської ради зазначено, що представники Центру за присутності заявниці й іншої сусідки ознайомилися з умовами проживання жінки похилого віку. Під час розмови із сусідками з'ясувалося, що однією з причин звернення на урядову «гарячу лінію» було підтоплення сусідньої квартири.

Дочка запевнила працівників соціальних послуг, що таких ситуацій більше не буде. Також вона зустрілася із сусідками і владнала всі проблемні питання.

За період з 18 по 24 червня 2018 року на урядовій «гарячій лінії» зареєстровано 26 312 звернень, зокрема 1227 надійшли через інтернет.

Отримати відповідь, роз'яснення чи довідкову інформацію можна, звернувшись на урядову «гарячу лінію» за номером телефону 1545 у цілодобовому режимі та безкоштовно в мережі фіксованого зв'язку Укртелекому, телефонів мобільних операторів Київстар, Vodafone Україна, Lifecell.

Особи з порушенням слуху можуть звернутися на урядову «гарячу лінію» за допомогою Skype-зв'язку за таким іменем:

КУДИ МОЖНА ЗВЕРНУТИСЯ

Урядова гаряча лінія 1545 -1
Урядова гаряча лінія 1545-2
Урядова гаряча лінія 1545-3
Працює «Гаряча лінія» для кандидатів на посади фахівців з питань реформ:
(044) 284-19-64.
Для підприємців діє «гаряча лінія» за номером:
0-800-503-045.
Для громадян України, які перебувають за кордоном, номер телефону урядової «гарячої лінії»: +38 (044) 284-19-15.
Оформити звернення можна також через веб-сайт Урядового контактного центру за адресою: www.ukc.gov.ua

НОВИНИ ТА КОМЕНТАРІ

На абітурієнтів чекають новації

Оксана ГОЛОВКО,
«Урядовий кур'єр»

Вступна кампанія 2018-го передбачає 6 основних новацій. За словами міністра освіти і науки Лілії Гриневич, цього року новації найменше порівняно з останніми кількома, та вони є. І здебільшого спрямовані на вдосконалення чи відшліфування нововведень, впровадженних торік.

Отже, йдеться про такі новації:

Уніфікація обов'язкових предметів ЗНО

Для спеціальностей уніфіковано обов'язкові предмети ЗНО. Так, якщо в попередні роки виші самі обирали, за якими предметами зараховувати в заклад, то цього року все уніфіковано під конкретну спеціальність. Тобто вже не може бути так, що для вступу на «Журналістику» в ЗВО в Києві потрібно один перелік результатів ЗНО, а для вишу в Миколаєві — інший. Конкретний список визначено Умовами прийому.

«Така новація потрібна для того, щоб полегшити вступникам свідомий вибір того, з яких предметів він складає ЗНО, залежно від спеціальності, на яку прагне вступити. Умовами прийому визначено перелік конкурсних предметів у форматі «Українська мова та література» — обов'язковий для всіх вступників, другий предмет — фіксований, третій — вступник обирає з двох альтернативних. Це не стосується небюджетних конкурсних пропозицій, для яких перелік конкурсних предметів визначили виші», — пояснює профільний міністр.

Зарахування сертифікатів ЗНО 2016-го, 2017-го та 2018 років (з іноземних мов — тільки 2018-го).

«Останніми роками Український центр оцінювання якості освіти робить тести так, щоб вони були порівнювані між собою. Це дало змогу в цьогорічній вступній кампанії зараховувати результати одразу трьох років — 2016, 2017, 2018. Винятком буде лише ЗНО з іноземної мови, оскільки цього року формат тесту змінено — до

нього додано аудіювання», — повідомила Лілія Гриневич.

Регіональний, сільський та галузевий коефіцієнти змінено за результатами вступної кампанії 2017 року

Конкурсний бал розраховуватиметься традиційно за формулою. Механізм коефіцієнтів працює так, що він домножується на загальний результат вступника.

Коефіцієнти встановлені таким чином:

- ✓Регіональний коефіцієнт: для вишів Києва становитиме 1 (тобто в разі вступу в заклади столиці абітурієнт не отримуватиме жодних додаткових балів) для ЗВО в Донецькій, Житомирській, Кіровоградській, Луганській, Миколаївській, Сумській, Херсонській, Хмельницькій, Чернігівській областях, переміщених закладів вищої освіти — 1,04; в інших випадках — 1,02.
- ✓Сільський коефіцієнт (для вступників, які зареєстровані в селах не менш ніж два роки до дня завершення подачі заяв про вступ та які в рік вступу здобули повну загальну середню освіту у сільських школах): збільшено для вступників на аграрні спеціальності — для них він становитиме 1,05; на інші спеціальності — 1,02.
- ✓Галузевий коефіцієнт (для спеціальностей,

яким надано особливу підтримку):

становить 1,02 і, на відміну від 2017 року, поширюватиметься також на заяви з другою пріоритетністю.

Зменшення кількості заяв на бюджетні місця

Вступник може подавати для участі в конкурсі за бюджетне місце: з 9 заяв на 4 спеціальності у 2017-му до 7 заяв на 4 спеціальності у 2018 році.

«Цьогоріч для конкурсу на бюджетне місце вступники на бакалаврат подаватимуть 7 заяв на 4 спеціальності, що на 2 заяви менше, ніж торік. Ми це зробили для того, щоб вступники свідоміше ставилися до свого вибору. Досвід 2017-го показує, що вступники часто відмовляються від бюджетного місця, яке отримали за 9 пріоритетом, і обирають контракт», — цитує роз'яснення міністра офіційний сайт МОН.

Мінімальний прохідний бал на медичні спеціальності

Встановлено мінімальну кількість балів — 150 — з другого та третього конкурсних предметів для вступу на три медичні спеціальності: «Стоматологія», «Медицина», «Педіатрія».

«Це була конкретна вимога Міністерства охорони здоров'я, що відповідальне за всі медичні виші. Таку новацію хотіли запровадити ще торік, але оголосили про неї пізно, і вступ-

ники не мали можливості враховувати цю вимогу під час планування того, які ЗНО здавати і які спеціальності обирати. Тому ми відтермінувати цю новацію на рік і всіх завчасно попередили, що поріг 150 балів для профільних предметів обов'язково діятиме на вступній кампанії 2018-го», — наголосила Лілія Гриневич, коментуючи новацію під час пресконференції.

Творчі заліки замість творчих конкурсів

Замість творчих конкурсів на деякі педагогічні спеціальності, журналістику та окремі спеціалізації дизайну запроваджено творчі заліки.

«Фундаментальна відмінність полягає в тому, що творчий залік — це, по суті, допуск до конкурсу. Тобто людина отримує «зараховано» або «не зараховано», а далі конкурс відбувається серед допущених осіб, але за результатами виключно зовнішнього незалежного оцінювання. Це допомагає уникнути зловживань, а також зняти зайве навантаження із вступників та вишів, адже творчі заліки можна проводити не безпосередньо під час вступної кампанії, коли всі перебувають у напруженому стані, а протягом півроку до неї», — розтлумачила міністр.

А всі відповіді на запитання щодо ступу-2018 можна отримати на сайті МОН або за телефонами гарячої лінії.

ПРОШУ СЛОВА!

Чим звинили ромів?

Василь БЕДЗІР,
«Урядовий кур'єр»



Здавніх-давен край за Карпатами — рідний дім для людей, які представляють найрізноманітніші національності та конфесії, і це не просто нечисленні групи. Розмаїтими «кляпками» загальнозакарпатський «етнічний кожух» вкривають поселення угорців, словаків, румун, росіян, ромів. Це поміж українців, яких більшість.

Можна уявити, яка ситуація була б, якби не звичка шанувати людей іншої віри та походження. Тож тут нормою вважається не ображатися на сусіда, який ходить не до твоєї церкви, має інший колір шкіри, говорить не завжди зрозумілою тобі мовою. Засвоєні змалечку уроки поведінки в дорослому житті стають твердими переконаннями, що не можна нав'язувати іншому свій спосіб мислення, світогляд. І цим, мабуть, пояснюється той міжетнічний мир і спокій, який завжди існував у цьому краї.

Щоправда, і на Закарпатті траплялися намагання вбити міжнаціональний клин. Сліди замовних акцій проти угорців, зухвали вибухи гранат і пожежа, спричинена вкинутим коктейлем Молотова в офіс їхнього національно-культурного товариства, ведуть до виконавців із-за меж України. Але їхні дії не мали бажаного результату: взаємне довір'я між етносами не зруйновано.

Згадані випадки дали поживу для розкручування угорської теми: начебто представники цього етносу мають інші, ніж решта громадян України, цінності й прагнення. Частина аналітиків лякала суспільство «загрозою» від національної меншини.

Якщо ці мудрагелі з-поза меж області продукували «загрози», говорячи про «окремистність» і «войовничість» місцевих угорців, то із Закарпаття лунало: не шукайте ворогів там, де їх немає. Ці думки неодноразово висловлювали керівники області, лідери національних товариств. І ось, здається, все заспокоїлося, буря в склянці води втихомиралася.

Але! На авансцену впливля інша «небезпека» — від ромів. Це змушує ще раз говорити про інспірованість такої тематики ззовні. Як і раніше, негативним відлунням у всеукраїнському масштабі озвалось... Закарпаття. З тієї причини, що представники цієї меншини, табори яких понад місяць тому громили в Києві, а наприкінці минулого тижня — у Львові, приїхали не звідкись, а з краю за Карпатами.

У Києві, де ромів били й палили їхні намети члени організації «Національні дружини», обійшлося без жертв. У Львові, де погромом із застосуванням холодної зброї відзначилися 16—17-річні підлітки, трагедії не уникнули. Від ножового поранення помер 24-річний ром, ще кількох членів розгромленого табору, зокрема й 10-річного хлопчика, поранено.

Правоохоронці, сподіваємося, знайдуть винних і покарають з усією суворістю. Ми ж глянемо на цю справу з іншого боку: що вивело правопорушників на стежку насильства і ксенофобії?

Палити намети, вбивати й калічити людей насильників не навчали у школі, до цього їх не закликали батьки... Важко не погодитися з головою Закарпатської облдержадміністрації Геннадієм Москалем, який пояснює зухвалі напади на ромів, які почастішали в різних регіонах, тим, що «частина суспільства сприймає їх із мовчазною згодою».

Критикуючи правоохоронні органи за недостатньо жорстке реагування на знущання над ромами, Геннадій Москаль наполягає на необхідності їхнього інтегрування в суспільство. А ще зауважує, що на Закарпатті, де проживає половина ромів України, випадків насилля над представниками цієї меншини немає.

Свій висновок роблять і етнологи, які стверджують: закарпатці, тісно спілкуючись між собою в різноманітному етнічному котлі, здобули імунітет від міжнаціональних конфліктів.

У багатьох населених пунктах Закарпаття ромів мають свої табори, де живуть за встановленими правилами. Вони зводять собі комфортні житла, централізовано вивозять сміття, а їхні діти відвідують школи. Мають власне самоврядування. Чи є серед них крадіжки і жебраки? Звичайно, але не більше, ніж серед інших.

Роми справно виконують функцію санітарів-очишувачів, збираючи на свої підводи відпрацьований метал, інший брукхт, які потім віддають на перероблення.

Мабуть, більшості з нас до вподоби гаряча пісня ромів, їхній рвучкий танок, різнобарвний одяг?! Усе це — ознаки самобутності. Але фактом є і те, що представники цієї меншини недостатньо інтегровані в соціум, не готові брати за основу норми поведінки, звичні для суспільства. Але чи самі вони в цьому винні? І чи не треба всім нам узяти частину провини на себе?..

Тож допомагаймо їм здобути те, чого ще не засвоїли, не мають. А нищити їхнє майно, вчиняти насилля — це повернення в глухе середньовіччя. Етнічні суперечності в цивілізованому світі так не вирішують, про що скаже будь-який правозахисник. Виховання через насилля веде не до європеїзації, а в бік цілковитого протилежного.

Як допоможуть мінські домовленості в подоланні КПВВ

Іванка МІЩЕНКО
для «Урядового кур'єра»

ТЕРИТОРІЇ. Міністр закордонних справ Литви Лінас Лінкявічюс днями відвідав Станицю Луганську. Високоповажних гостей області, де тривають бойові дії, вражає кількість людей, які пішки долають лінію розмежування через КПВВ у Станиці Луганській. Ситуація доволі складна — тисячі жителів різного віку, пере-

важно похилого, щодня змушені стояти в чергах, щоб перейти з тимчасово окупованої території області на підконтрольну українській владі.

«Потрібні факти, бачити ситуацію на власні очі. Слід виконувати мінські домовленості — це щонайменше відкрити більше пропускних пунктів», — зауважив поважний латвійський гість.

Зі свого боку голова Луганської облдержадміністра-

ції Юрій Гарбуз наголосив, що «поки триває ця виснажлива війна, маємо докласти всіх зусиль, щоб натиснути на Росію щодо відкриття з боку окупаційної адміністрації КПВВ «Золоте».

Луганська область, за словами Юрія Гарбуза, відчуває підтримку Литви в різних галузях: політико-дипломатичній, оборонній, економічній, культурній. Але є сфера, де ця підтримка особливо від-

чутна, — освітня. Діти з Луганщини на запрошення литовської сторони неодноразово приїжджали в цю країну. Тож у межах поїздки міністр закордонних справ Литви Лінас Лінкявічюс відвідав Станічно-Луганську школу № 1, учні якої двічі бували в Литві. Школярі подарували йому український прапор зі своїми підписами та побажаннями якнайшвидшого миру на українській землі.

ОРІЄНТИР

ДОКУМЕНТИ	КОМЕНТАРІ	КОНСУЛЬТАЦІЇ	РЕКЛАМА
-----------	-----------	--------------	---------



КАБІНЕТ МІНІСТРІВ УКРАЇНИ

РОЗПОРЯДЖЕННЯ
від 30 травня 2018 р. № 430-р
Київ

Про схвалення Національної транспортної стратегії України на період до 2030 року

1. Схвалити Національну транспортну стратегію України на період до 2030 року, що додається.

2. Визнати таким, що втратило чинність, розпорядження Кабінету Міністрів України від 20 жовтня 2010 р. № 2174 «Про схвалення Транспортної стратегії України на період до 2020 року» (Офіційний вісник України, 2010 р., № 92, ст. 3280).

3. Міністерству інфраструктури разом з іншими заінтересованими центральними та місцевими органами виконавчої влади:

розробити та подати у тримісячний строк Кабінетові Міністрів України проект плану заходів на 2018–2020 роки з реалізації Національної транспортної стратегії, схваленної цим розпорядженням;

починаючи з 2021 року розробляти та подавати Кабінетові Міністрів України проект трирічних планів заходів з реалізації Національної транспортної стратегії, схваленної цим розпорядженням.

Прем'єр-міністр України В. ГРОЙСМАН

СХВАЛЕНО

розпорядженням Кабінету Міністрів України

від 30 травня 2018 р. № 430-р

НАЦІОНАЛЬНА

транспортна стратегія України на період до 2030 року

Загальна частина

Транспортна галузь є однією з базових галузей економіки, має розгалужену залізничну мережу, розвинуту мережу автомобільних шляхів, морські порти та річкові термінали, аеропорти та широку мережу авіаційних сполучень, вантажних митних терміналів, що створює необхідні передумови для задоволення потреб користувачів транспорту у наданні транспортних послуг та розвитку бізнесу.

Так, у Чорноморському та Азовському басейнах і дельті Дунаю працюють 13 морських портів, сукупна потужність вантажообробки яких становить більш як 230 млн. тонн на рік. Територією України простягається 2714,5 кілометра внутрішніх водних шляхів, що належать до категорії судноплавних. Функціонує розвинута мережа паромного сполучення, морських контейнерних ліній, що з'єднують Україну з країнами-партнерами в Чорноморському регіоні. Національна мережа автомобільних доріг загального користування становить 169 652 кілометри. Експлуатаційна залізнична мережа України є однією з найбільших у Європі та досягає близько 20 951,8 кілометра, з яких 9 926,4 кілометра (47,4 відсотка) електрифіковані. Україна відіграє роль транзитного транспортного мосту, що поєднує країни Європи та Азії. Наявна диференційована мережа прямих та транзитних авіаційних сполучень. Авіаційний транзит через Україну переважно забезпечується вузловим аеропортом «Бориспіль». Через територію України проходить ряд міжнародних транспортних коридорів: Пан'європейські транспортні коридори № 3, 5, 7, 9; коридори Організації співробітництва залізниць (ОСЗ) № 3, 4, 5, 7, 8, 10; Транс'європейська транспортна мережа (TEN-T), коридор Європа – Кавказ – Азія (ТРАСЕКА).

У 2016 році на транспорт, складське господарство, поштову та кур'єрську діяльність припадало близько 6,6 відсотка валового внутрішнього продукту і 6,1 відсотка загальної кількості зайнятого населення. Найбільш залежними від транспортної галузі є сільське господарство, металургійне виробництво, вугільна промисловість, гірничо-металургійний комплекс, хімічна та харчова промисловість, будівництво, роздрібна торгівля, зв'язок і поштові послуги, оборона.

На сьогодні транспортна галузь в цілому задовольняє лише основні потреби населення та економіки в перевезеннях за обсягом, але не за якістю. Сучасний стан транспортної галузі не повною мірою відповідає вимогам ефективної реалізації євроінтеграційного курсу України та інтеграції національної транспортної мережі в Транс'європейську транспортну мережу.

Необхідним є збільшення ефективності та конкурентоспроможності транспортної галузі, вдосконалення правового механізму державно-приватного партнерства, посилення взаємодії між державним та приватним сектором, органами державної влади та органами місцевого самоврядування, проведення необхідних реформ, у тому числі запровадження децентралізації, особливо шляхом скоординованих ініціатив державної політики. Наведені принципи забезпечать міцну основу сталого розвитку транспортної галузі та створення вільного та конкурентного ринку транспортних послуг.

Пасажирські перевезення, зокрема приміські залізничні, стали заручниками масових пільгових перевезень пасажирів, збитки від яких не компенсуються належним чином ні з державного, ні з місцевих бюджетів. Так, в Україні діє недосконала система компенсації пільгових перевезень (частково впроваджений принцип «користувач платить за послуги») та не запроваджено механізм реалізації та фінансування суспільно важливих перевезень, як це передбачено європейським законодавством.

Однією з причин критичного рівня розвитку транспортної галузі також стало системне недофінансування, недостатнє технічне обслуговування інфраструктури та транспорту, а також технічна відсталість, що загрожувє вже не тільки виконанню його соціально-економічних функцій, але і національній безпеці.

Однак світові тенденції розвитку транспортних систем свідчать про необхідність стрімкого об'єднання транспортних технологій та регіональних проєктів мобільності. Транспорт стає все більш енергозберігаючим та «зеленим», безпечним і дружним до споживача та навколишнього природного середовища. Багато країн світу планують до 2030 року замінити більшу частину легкових автомобілів з двигунами внутрішнього згоряння на електромобілі. Зростання швидкості, економічності та екологічності транспортних засобів є основною тенденцією на всіх видах транспорту. Залізничні перевезення із швидкістю 350 кілометрів на годину стають реальністю, а технології «Маглев» вже зараз забезпечують швидкість 500 кілометрів на годину і більше.

Сучасна інфраструктура, чесні ринкові умови та вільна ринкова конкуренція, ефективний розвиток і координація діяльності різних видів транспорту разом із запровадженням ефективної системи державного регулювання та управління забезпечать основу для розвитку та функціонального зростання національної транспортної системи України. Підвищення ефективності та якості надання транспортних послуг дасть змогу покращити його конкурентоспроможність, стимулюватиме український експорт і сприятиме розвитку внутрішнього виробництва та торгівлі.

Ця Стратегія розроблена для комплексного розв'язання наявних проблем в транспортній галузі та містить пріоритети її розвитку, зокрема у контексті впровадження євроінтеграційного курсу та імплементації Угоди про асоціацію між Україною, з однієї сторони, та Європейським Союзом, Європейським співтовариством з атомної енергії і їхніми державами-членами, з іншої сторони, ратифікованої Законом України від 16 вересня 2014 р. № 1678-VII (далі – Угода про асоціацію), а також зміни геополітичного середовища в регіоні.

Стратегія визначає основні напрями покращення якості надання транспортних послуг, передбачає наближення рівня їх надання та розвитку інфраструктури до європейських стандартів, підвищення рівня безпеки та зменшення негативного впливу на навколишнє природне середовище, реагує на необхідність поліпшення системи управління, проведення адміністративної реформи та децентралізації повноважень центральних органів виконавчої влади, запровадження антикорупційної політики, корпоративного управління у державному секторі економіки.

Під час розроблення Стратегії використано збалансований підхід, що реагує на майбутнє прогнозоване зростання і зміну попиту на транспортні послуги, сприяючи економічному розвитку, підвищенню якості життя населення та ефективного використанню ресурсів. Стратегія відповідає положенням Угоди про асоціацію, Угоди про певні аспекти повітряного сполучення від 1 грудня 2005 р. та парафорованого проєкту Угоди між ЄС та його державами-членами про спільний авіаційний простір, Стратегії сталого розвитку «Україна – 2020», схваленної Указом Президента України від 12 січня 2015 р. № 5, Рамкової конвенції ООН про зміну клімату, ратифікованої Законом України від 29 жовтня 1996 р. № 435/96-ВР, Паризької угоди, ратифікованої Законом України від 14 липня 2016 р. № 1469-VIII, резолюції Генеральної Асамблеї ООН 25 вересня 2015 р. № 70/1 «Перетворення нашого світу: Порядок денний розвитку у галузі сталого розвитку на період до 2030 року», а також середньострокового плану пріоритетних дій Уряду до 2020 року, затвердженого розпорядженням Кабінету Міністрів України від 3 квітня 2017 р. № 275.

Стратегія є основним документом розвитку транспорту. Інші програмні документи в транспортній галузі та дорожнього господарства повинні відповідати положенням даного документа.

Мета Стратегії та основні напрями її реалізації

Стратегія визначає пріоритети комплексного формування транспортної політики та ефективного державного управління, основні напрями розвитку транспортної галузі на період до 2030 року.

Метою Стратегії є створення інтегрованого до світової транспортної мережі безпечно функціонуючого та ефективного транспортного комплексу України, задоволення потреб населення у перевезеннях та покращення умов ведення бізнесу для забезпечення конкурентоспроможності та ефективності національної економіки.

Реалізація Стратегії сприятиме наближенню України до ЄС, оскільки вона стосується запровадження Угоди про асоціацію та створення умов, які сприятимуть поступовій інтеграції України у внутрішній ринок ЄС; підвищенню якості надання транспортних послуг, ефективному впровадженню адміністративної реформи, боротьбі з корупцією, прозорості прийняття рішень, чіткому розмежуванню функцій та розподілу повноважень між органами виконавчої влади та суб'єктами господарювання, забезпеченню створення рівних умов для надання транспортних послуг.

Імплементація положень Стратегії дасть змогу посилити інституціональну спроможність організації, залучених до процесу гармонізації законодавства України із ЄС, та створить підстави посилення механізму здійснення контролю за його впровадженням для отримання високотехнологічної транспортної системи.

Також слід зазначити, що з метою створення ефективно працюючого транспортного комплексу України та, як наслідок, досягнення Україною статусу регіонального транспортного хабу Стратегія враховує такі світові тенденції, що притаманні транспорту:

використання високотехнологічних та ергономічних транспортних засобів, принципів мультимодальності, супутникової навігації, інтелектуальних транспортних систем, інформаційних технологій, електронного контролю тощо;

застосування композитних матеріалів, зниження металоємності, покращення аеродинаміки та безпечності транспортних засобів;

використання паливно-економічних та екологічних транспортних засобів, застосування альтернативних видів палива, «зелених» видів транспорту, пріоритетність потреб охорони навколишнього природного середовища та збереження цінних природоохоронних територій під час розвитку транспортної інфраструктури;

масова контейнеризація перевезень, інтероперабельність транспортних систем у складі ланцюгів поставок;

прискорення і забезпечення своєчасної доставки пасажирів та вантажів завдяки швидкісним видам транспорту та розвитку логістики;

глобалізація трансконтинентальних авіаційних перевезень в рамках потужних світових альянсів;

зростання ролі дешевих авіаперевезень для прямих міжрегіональних сполучень;

забезпечення транспортної доступності для населення, високої мобільності трудових ресурсів, збільшення дальності та скорочення часу поїздки пасажирів у мегаполісах;

насичення автомобілізацією в розвинутих країнах, її подальше стримування у містах завдяки розвитку громадського та мускульного транспорту.

Для впровадження Стратегії будуть виконані завдання за такими основними напрямками:

конкурентоспроможна та ефективна транспортна система;

інноваційний розвиток транспортної галузі та глобальні інвестиційні проєкти;

безпечний для суспільства, екологічно чистий та енергоефективний транспорт;

безперешкодна мобільність та міжрегіональна інтеграція.

Конкурентоспроможна та ефективна транспортна система

На сьогодні необхідним є впровадження нових принципів формування та координації державної політики в транспортній галузі, створення умов для забезпечення здійснення контролю за якістю виконання функцій відповідних органів виконавчої влади.

Також транспортна система України має низький рівень розвитку транспортно-логістичних технологій та об'єктів мультимодальних перевезень, що знижує її конкурентоспроможність та обмежує вихід української продукції на світовий транспортний ринок. Високі витрати на транспортування становлять близько 40 відсотків загальної вартості продукції. На жаль, жодного з українських морських торговельних портів немає у топ-100 найбільших портів світу за показниками кількості оброблених контейнерів. Мультимодальні та інтермодальні перевезення вантажів займають в Україні не більше 0,5 відсотка транспортного ринку, за цим показником Україна відстає від держав – членів ЄС та інших розвинутих держав світу у 20–30 разів. Транспортна система України межує з Транс'європейською транспортною мережею (TEN-T), але поки що спостерігається низький рівень її інтероперабельності та загальне технологічне відставання від TEN-T.

Для транспортної галузі наведене виражається, зокрема, у зменшенні транзитних перевезень через Україну, кількості заходів суден в її порти, неспроможності надавати якісні транспортні послуги під час експортних перевезень. Що, в свою чергу, має негативний вплив на конкурентоспроможність та ефективність національної економіки.

Існують диспропорції між обсягами перевезень, що здійснюються окремими видами транспорту. Через низький платоспроможний попит, недостатню лібералізацію та конкуренцію авіаційний транспорт перевозить пасажирів майже у 245 разів менше, ніж автомобільний; залізничний – приблизно у 800 разів більше, ніж річковий та морський.

Для максимального використання транспортного потенціалу України, зокрема як транзитної держави, необхідно створити клієнтоорієнтовану систему транспортного обслуговування та вжити заходів для забезпечення ефективної організації роботи транспортно-дорожнього комплексу країни і отримати синергетичний ефект від ефективного поєднання потенціалу та можливостей усіх видів транспорту на основі партнерсько-конкурентних засад під час здійснення перевезень.

Загальні проблеми, що потребують розв'язання:

відсутність ефективної системи збору та обробки адміністративних даних в транспортній галузі, а отже об'єктивної оцінки його стану та перспектив розвитку;

відсутність системного підходу до координації розвитку та довгострокового планування діяльності всіх видів транспорту з урахуванням соціально-економічних потреб населення, бізнесу, оборони та геополітичних інтересів України;

незавершеність адміністративної реформи, зокрема процесу розмежування функцій державного регулювання та контролю, включно з формуванням відповідних державних органів управління, операційної діяльності та функцій господарської діяльності транспортних підприємств;

відсутність дієвих систем контролю за ефективністю прийняття управлінських рішень, недостатня прозорість звітності та провадження діяльності органами державної влади та суб'єктів господарювання державного сектору економіки в транспортній галузі;

відсутність ефективної системи комунікацій та зворотних зв'язків між органами управління транспортом, транспортними підприємствами і користувачами транспортних послуг, що знижує ефективність управління транспортом та якість транспортно-логістичних послуг;

ОРІЄНТИР №25

гляд у сфері залізничного транспорту, орган з розслідування аварій на залізничному транспорті;

- запровадження механізму допуску до ринку залізничних перевезень перевізників різних форм власності (ліцензування, сертифікація безпеки);
- структурна реформа ПАТ «Укрзалізниця» – фінансове та організаційне розділення оператора інфраструктури та перевізника;
- забезпечення розвитку автомобільного транспорту, а саме:
- поступова лібералізація міжнародних автомобільних вантажних перевезень;
- запровадження нового підходу до ліцензування автомобільних перевізників з передбаченням, зокрема, вимог щодо ділової репутації, фінансової спроможності, професійної компетентності персоналу та забезпечення процедури доступу до ринку автомобільних перевезень відповідно до законодавства ЄС;
- забезпечення розвитку водного транспорту, а саме:
- спрощення формальностей щодо оформлення вантажів та суден у торговельних портах;
- інституціональне та законодавче забезпечення виконання Україною своїх зобов’язань як держави прапора, держави порту та прибережної держави відповідно до міжнародних договорів України і законодавства ЄС;
- впровадження спрощених умов реєстрації суден під Державним прапором України, створення міжнародного реєстру суден;
- поступова лібералізація вантажних перевезень внутрішніми водними шляхами, відкриття внутрішніх водних шляхів для іноземних суден;
- підвищення ефективності діяльності та надання в концесію державних стивідорних компаній у морських портах;
- забезпечення розвитку авіаційного транспорту та створення умов для сталого розвитку авіаційних перевезень, а саме:
- лібералізація авіаційних перевезень, зокрема шляхом зняття обмежень на паритетних засадах щодо кількості призначених авіаліній, пунктів та частот під час виконання польотів між Україною та країнами світу;
- підписання та реалізація Угоди про спільний авіаційний простір з ЄС з одночасним проведенням двосторонніх переговорів щодо лібералізації авіаперевезень;
- обрання України до складу Ради Міжнародної організації цивільної авіації (ІКАО) та активна участь в її роботі;
- організація та використання повітряного простору України відповідно до стандартів та рекомендованої практики ІКАО, Європейської організації з безпеки авіонавігації (Евроконтроль), інших міжнародних авіаційних організацій та законодавства ЄС;
- технічне удосконалення аеронавігаційної системи через створення інфраструктури зв’язку, навігації та спостереження для організації повітряного руху;
- підвищення ефективності використання повітряного простору України через запровадження в повітряному просторі вільних маршрутів (FRAU) та навігаційних технологій на основі GNSS;
- розбудова термінальних пасажирських та вантажних комплексів з мультимодальними технологіями за рахунок їх власників та державно-приватного партнерства із забезпеченням міжнародних стандартів якості обслуговування пасажирів, у тому числі осіб з обмеженою рухливістю та осіб з інвалідністю, а також вантажів та пошти;
- підвищення конкурентоспроможності міжнародного аеропорту «Бориспіль» як провідного вузлового аеропорту Східної Європи, зокрема шляхом розширення мережі авіаційних сполучень, залучення більшої кількості авіаперевізників;
- дерегуляція економічної діяльності регіональних аеропортів з пасажиропотоком до 5 млн. пасажирів у частині справляння аеропортових зборів відповідно до законодавства ЄС;
- реконструкція злітно-посадкових смуг та комплексна модернізація обладнання в регіональних аеропортах для можливості експлуатації середньомігстральних літаків, а за доцільності і широкофюзеляжних літаків відповідно до законодавства ЄС;
- створення системи кібернетичної безпеки цивільної авіації з урахуванням стандартів та рекомендованої практики ІКАО та законодавства ЄС;
- підвищення ефективності діяльності Національного бюро з розслідування авіаційних подій та інцидентів з цивільними повітряними суднами відповідно до законодавства ЄС для прийняття неупередженого рішення щодо інцидентів або актів незаконного втручання;
- запровадження комплексного підходу до врегулювання діяльності аеропортів як цілісних майнових комплексів на законодавчому рівні, враховуючи технологічні особливості та міжнародні вимоги до інфраструктури, запровадження сучасних підходів до економічного регулювання діяльності аеропортів усіх форм власності;
- впровадження прозорих та ефективних тарифних моделей, перехід до ринкової практики встановлення тарифів на перевезення;
- розроблення порядку формування тарифів відповідно до фактичної структури витрат, вимог стабільного розвитку, забезпечення вільного ціноутворення у конкурентних секторах ринку надання транспортних послуг;
- проведення реформи системи тарифоутворення на послуги залізничних перевезень;
- проведення реформи тарифного регулювання у сфері перевезення пасажирів автомобільним та міським електротранспортом відповідно до європейського досвіду;
- розроблення та затвердження методики розрахунку ставок портових зборів, перегляд їх розміру з урахуванням структури та напрямків вантажопотоків, що забезпечить підвищення привабливості морських торговельних портів для користувачів транспортних послуг та створення гарантованого джерела компенсації витрат на відтворення та розвиток портової інфраструктури;
- перегляд політики формування річкових тарифів та зборів з метою стимулювання розвитку внутрішнього водного транспорту;
- підвищення конкуренції на ринку авіаційних перевезень, зокрема шляхом залучення нових, у тому числі бюджетних авіакомпаній, та стимулювання наявних авіаперевізників, впровадження правил доступу до ринку наземного обслуговування відповідно до законодавства ЄС.

Очікувані результати:

- оцінка реального стану, формування прогнозу попиту на надання транспортних послуг, можливість прогнозування розвитку транспортної галузі на основі системного аналізу інформації. Створення умов для представлення інформації про транспортну галузь на офіційному веб-сайті Евростату;
- гармонізація законодавства України із законодавством ЄС, а саме:
- лібералізація ринку надання транспортних послуг відповідно до положень Угоди про асоціацію та Угоди про Спільний авіаційний простір з ЄС;
- розмежування діяльності з питань управління інфраструктурою, вантажними та пасажирськими перевезеннями;
- створення прозорого конкурентного середовища на ринку надання транспортних послуг, зокрема для операторів пасажирських та вантажних перевезень;
- впровадження рівних правил діяльності для всіх суб’єктів ринку перевезень та механізму гарантування рівноправного доступу до ринку послуг транспортної інфраструктури;
- створення умов для конкуренції, включаючи перевізників недержавної форми власності на залізничному транспорті (до 25 відсотків ринку перевезень у 2025 році, до 40 відсотків у 2030 році з урахуванням потреб ринку);
- підвищення конкурентоспроможності українських автоперевізників на європейському ринку надання послуг з автомобільних перевезень;
- впровадження системи планування ресурсів підприємств (ERP) та використання найкращих світових практик управління у транспортній галузі;
- входження транспортної галузі у топ-5 галузей національної економіки за привабливістю на ринку праці;
- зростання продуктивності праці в транспортній галузі та частки доданої вартості в національній економіці;
- досягнення рівня продуктивності праці в транспортній галузі (приведені тонно-кілометри, пасажиро-кілометри на одного працюючого на рік) вищого, ніж середні показники в ЄС, створення нових робочих місць;
- зростання частки транспортної галузі у формуванні валового внутрішнього продукту країни, зменшення транспортної складової у ціні товарів та послуг;
- поліпшення фінансових результатів діяльності підприємств транспортної галузі;
- запровадження єдиної системи оподаткування для всіх суб’єктів господарювання, що займаються одним видом діяльності;
- розбудова ефективної конкурентоспроможної мультимодальної національної транспортної системи, а саме:
- забезпечення інтероперабельної (експлуатаційної сумісності) національної транспортної системи з мультимодальною світовою транспортною мережею, у тому числі залізничною мережею колії завширшки 1435 міліметрів;

- створення пасажирських та вантажно-логістичних інфраструктурних комплексів як складової частини мультимодальних кластерів із залізничним, автомобільним, авіаційним та водним транспортом, зокрема шляхом розбудови системи мультимодальних транспортно-логістичних кластерів та логістичних центрів на кордонах, в портах та аеропортах в середні країни, що забезпечить в 2025 році місце України в топ-50, а у 2030-му в топ-20 світового рейтингу за індексом логістичної ефективності (LPI Світового банку);
- гарантування доставки «від дверей до дверей» та виконання «шести правил логістики» в ланцюгах поставок (вантаж, якість, кількість, час, місце, втрати – тобто необхідний товар, необхідної якості, в необхідній кількості доставлений у відповідний час у визначене місце з мінімальними витратами);
- участь України у масштабних міжнародних транспортних проєктах;
- збільшення обсягу перевезених вантажів в 2030 році не менше 1900 млн. тонн, зокрема з урахуванням авіаційних вантажних перевезень до аеропортів України;
- досягнення кількості перевезених пасажирів не менш як 6000 млн. осіб; приєднання України до морського «Блакитного поясу» навколо Європи, забезпечення спостереження за суднами та вантажами («блакитний пояс») та створення відповідних портівих потужностей («блакитні смуги»);
- включення морських портів України до топ-100 найбільших портів світу за показниками обсягу обробки контейнерів;
- поліпшення судноплавних характеристик та збільшення обсягів перевезень з використанням внутрішніх водних шляхів у 5 разів;
- створення на основі державно-приватного партнерства міжнародних кооперацій, компаній – операторів перевезень, заінтересованих у збільшенні обсягів та ефективності перевезень на відповідних сегментах ринку;
- створення умов для успішного функціонування приватних перевізників на залізничному транспорті;
- збільшення перевезень контейнерів та інших вантажів через територію України, зокрема в рамках розвитку транспортних маршрутів: країни ЄС – Китай («Новий Шовковий шлях»), країни ЄС – Іран, Індія, країни ЄС – Туреччина та інші (не менше 1 млн. TEU в 2025 році та 2 млн. TEU в 2030 році);
- досягнення частки перевезення вантажів в інтермодальних транспортних одиницях від загального обсягу перевезень не нижче 10 відсотків у 2025 році, не нижче 20 відсотків у 2030-му;
- впровадження гнучкої системи формування конкурентної тарифно-цінової політики, що сприятиме залученню транзитних вантажів та здешевленню експорту-імпорту товарів;
- створення органу державного регулювання природних монополій у транспортній галузі відповідно до Закону України «Про природні монополії»;
- спрощення процедур отримання регіональними аеропортами міжнародного статусу відповідно до стандартів та рекомендованої практики ІКАО;
- спрощення формальностей під час здійснення міжнародних авіаційних перевезень вантажів через аеропорти України шляхом впровадження рекомендацій Європейської економічної комісії ООН щодо принципу «єдиного вікна» стосовно технологій та процедур контролю, розвитку державно-приватного партнерства у сфері спрощення процедур міжнародної торгівлі;
- забезпечення прозорості процесу визначення автомобільного перевізника на конкурентних засадах для здійснення пасажирських перевезень;
- забезпечення створення конкурентних умов для виконавців дорожньо-будівельних та ремонтних робіт, технічного обслуговування, впровадження системи незалежного контролю якості їх виконання;
- підвищення рівня відповідальності учасників дорожніх перевезень за порушення габаритно-вагових параметрів транспортних засобів та створення умов, які забезпечать дотримання учасниками дорожніх перевезень габаритно-вагових параметрів транспортних засобів, зокрема впровадження процедури здійснення контролю ваги транспортних засобів під час руху та запровадження електронної системи контролю навантаження на вісь в русі.

Інноваційний розвиток транспортної галузі та глобальні інвестиційні проєкти

На сьогодні спостерігається гостра конкурентна боротьба між державами за домінування на світовому ринку надання транспортних послуг, де конкурентні переваги дають швидкість, безпеку та ефективність, які безпосередньо залежать від широкого використання інновацій та високих технологій. Рівень інноваційних транспортних технологій відображає і підвищує рівень конкурентоспроможності країни.

Сучасний розвиток транспортного комплексу країни повинен враховувати не тільки необхідність адаптації до стандартів ЄС, технічних умов, принципів управління тощо, а і те, що інновації та високі технології мають вирішальне значення для формування нової, більш ефективної моделі управління розвитком транспортно-дорожнього комплексу України. Разом з тим нормативи швидкості доставки вантажів на українських залізницях становлять максимум 400 кілометрів на добу, тобто менше 17 кілометрів на годину, а для більшості вантажів це 8–14 кілометрів на годину.

Відсутність останніми десятиліттями сталого фінансування розвитку транспортної галузі та недостатнє технічне обслуговування об’єктів транспортної інфраструктури призвели до масштабного зносу її основних фондів.

Більша частина інвестиційних коштів для поліпшення інфраструктури очікується від зовнішніх джерел, насамперед від міжнародних фінансових інституцій, приватних інвесторів і проєктів державно-приватного партнерства. Залучення інвестиційних коштів з таких джерел в інноваційні транспортні проєкти – це умова розвитку не тільки транспортної галузі, а і національної безпеки та конкурентоспроможності країни. Саме створення сприятливого інвестиційного клімату є першочерговим завданням державного управління та регулювання, що забезпечується завдяки удосконаленню законодавчої бази.

Загальні проблеми, що потребують розв’язання:

- брак фінансування транспортної галузі та недовгої фінансової політики, що призводить до відпливу коштів з підприємств транспортної галузі;
- відсутність критеріїв та практичного досвіду визначення пріоритетів розвитку транспортної інфраструктури, недостатній рівень фінансування розвитку об’єктів транспортної інфраструктури для забезпечення сталого зростання обсягу перевезень територією України;
- низький рівень управління ресурсами та недостатність заходів щодо стабільного розвитку підприємств транспортної галузі;
- високий рівень зношеності основних фондів (ступінь зносу основних засобів підприємств транспорту та складського господарства у 2014 році – 97,9 відсотка), недостатня кількість рухомого складу, а також неефективний механізм стимулювання його оновлення;
- недостатній рівень та невідповідність глибин в окремих морських портах та ділянках внутрішніх водних шляхів паспортичних характеристик;
- недовгої механізму законодавчого врегулювання питання відведення земельних ділянок для будівництва та експлуатації об’єктів транспортної інфраструктури та технологічних обмежень для забудови навколишньої території, в тому числі використання підприємствами та організаціями транспорту земельних ділянок без оформлення права користування ними відповідно до вимог законодавства;
- недовгої валютне регулювання в частині необхідності продажу більшої частини валютної виручки; податкової політики в частині застосування податку на додану вартість до імпортованих транспортних засобів, спеціалізованої наземної техніки, а також їх агрегатів та запчастин;
- недовгої процедури публічних закупівель;
- неефективне нормативно-правове регулювання залучення інвестицій у транспортну галузь, у тому числі приватних та в рамках державно-приватного партнерства, що призводить до скорочення приватних інвестицій, та обмеження інструментів для приватного інвестування в об’єкти інфраструктури;
- відсутність механізму компенсації інвестицій у стратегічні об’єкти транспорту;
- відсутність прозорості системи обліку транспортних витрат та дієвого механізму контролю надання та використання коштів, передбачених для проведення ремонту, реконструкції та будівництва транспортної інфраструктури;
- технологічне відставання транспорту та інфраструктури, низький рівень впровадження сучасних технологій та реалізації інноваційної політики в транспортну галузь;
- невідповідність системи освіти у сфері транспорту та професійної підготовки фахівців сучасним інноваційним викликам, зокрема:
- нездатність існуючої системи освіти та підготовки фахівців забезпечити інноваційний розвиток транспортної галузі;
- невизначеність національних стандартів професійних компетенцій фахівців транспортної галузі, недовгої системи їх підготовки та перепідготовки, а також невизначення державами – членами ЄС виданих вітчизняними навчальними закладами документів про освіту (індивідуальних ліцензій та сертифікатів).

Перелік завдань, які необхідно виконати для розв’язання проблем:

- запровадження механізму стимулювання поетапної модернізації та розвитку транспортної інфраструктури, оновлення транспортних засобів для потреб галузі, зокрема удосконалення системи управління розвитком транспортної інфраструктури та виконання плану розвитку транспортної мережі на основі національної транспортної моделі;
- запровадження дієвого механізму оподаткування для залучення приватного капіталу в розвиток:
- залізничного транспорту, зокрема стимулювання оновлення тягового та іншого рухомого складу;
- внутрішнього водного транспорту, зокрема стимулювання оновлення флоту та підтримки довгострокових інвестицій в оновлення та будівництво річкових суден;
- авіаційного транспорту, зокрема реалізації стратегічних проєктів в авіації, модернізації та розвитку інфраструктури аеропортів та провайдерів аеронавігаційних послуг України, в тому числі запровадження новітніх технологій віддаленого аеродиспетчерського обслуговування (remote control tower) регіональних аеропортів з малими обсягами перевезень;
- удосконалення на законодавчому рівні механізму використання державно-приватного партнерства під час реалізації проєктів з розбудови транспортної інфраструктури;
- розроблення та виконання програми (плану заходів) оновлення залізничного рухомого складу, у тому числі для високошвидкісних пасажирських та мультимодальних вантажних перевезень;
- впровадження вимог Хартії Якості міжнародних автомобільних вантажних перевезень у системі багатосторонньої квоти Європейської Комісії Міністрів транспорту, прийнятої міністрами транспорту країн – членів Міжнародного транспортного форуму 28 травня 2015 р. у м. Лейпцигу;
- удосконалення законодавства з метою розвитку морських торговельних портів, перехід до європейської моделі управління «порт-лендлорд»;
- визначення стабільних джерел фінансування для обслуговування та експлуатації судноплавних шляхів;
- удосконалення фінансової моделі підтримки розвитку авіаційної інфраструктури та реалізації регіональними аеропортами стратегічних проєктів, в тому числі через державно-приватне партнерство та комплексні міжнародні програми з пільговими умовами фінансування;
- удосконалення процедури валютного регулювання для підприємств цивільної авіації з метою зменшення собівартості їх послуг та підвищення конкурентоспроможності на міжнародних ринках авіаперевезень;
- правове врегулювання питання використання безпілотних літальних апаратів у повітряному просторі України та особливо – в районі аеропортів та аеродромів цивільної авіації;
- впорядкування правових, експлуатаційних та фінансових відносин між власниками аеродромів та їх фактичними експлуатантами, в тому числі в рамках проєктів державно-приватного партнерства;
- перехід до планового та стабільного фінансування будівництва та утримання автомобільних доріг у середньо- та довгостроковій перспективі;
- удосконалення законодавства щодо вироблення спрощеного механізму викупу земельних ділянок для розвитку транспортної інфраструктури, передачі земель в концесію для будівництва автомобільних доріг та оформлення підприємствам та організаціям транспорту земельних ділянок у користування;
- удосконалення законодавства та економічного механізму сприяння локалізації кращих інноваційних технологій будівництва транспортної інфраструктури, виробництва та оновлення рухомого складу на базі вітчизняних підприємств, зокрема стимулювання розвитку їх зовнішньоекономічної діяльності шляхом встановлення митних пільг;
- створення сучасної інфраструктури зв’язку, навігації та спостереження України для організації повітряного руху з урахуванням завдань України як члена Євроконтролю;
- впровадження системи електронного документообігу під час здійснення авіаційних вантажних перевезень, в тому числі поширення кращого досвіду впровадження такої системи під час здійснення морських вантажних перевезень;
- запровадження технологій електронного керування всіма етапами логістичного ланцюга для авіаційних вантажних перевезень та пошти відповідно до всесвітньої програми «ІATA-FIATA Air Cargo Program»;
- забезпечення ефективного використання коштів та запобігання корупції під час реалізації проєктів розвитку транспортної галузі, а саме:
- вироблення прозорого механізму визначення пріоритетів публічних закупівель, їх обґрунтованої технічної та економічної доцільності, аналізу витрат і доходів;
- впровадження довгострокового фінансового планування реалізації інфраструктурних проєктів в транспортній галузі відповідно до стратегічних пріоритетів, строку реалізації та життєвого циклу об’єктів транспорту з пріоритизацією проєктів, що пов’язані з мережею TEN-T;
- створення уніфікованої (єдиної) системи координації, планування, залучення та моніторингу міжнародної допомоги для ефективного розподілу інвестицій за пріоритетами розвитку транспортної галузі;
- впровадження системи оприлюднення фінансової та операційної інформації про діяльність державних підприємств, забезпечення прозорості їх фінансових потоків;
- надання права громадськості на здійснення контролю за якістю виконання робіт та ціловим використанням коштів;
- розроблення та впровадження механізму заохочення та компенсації інвестицій в стратегічні інвестиційні та інноваційні проєкти;
- розроблення механізму залучення та локалізації кращих світових технологій в транспортну галузь та галузь транспортного будівництва;
- забезпечення комплексного інноваційного розвитку транспорту, зокрема шляхом реалізації державної стратегії (цільового підходу) інноваційної діяльності і розвитку та інвестиційних проєктів у транспортній галузі, передбачивши при цьому можливе створення інноваційного фонду транспорту, та взаємозв’язок цілей і ресурсів за допомогою відповідних планів та програм діяльності і розвитку;
- автомобільних доріг;
- автомобільного транспорту;
- мультимодальних перевезень;
- високошвидкісного залізничного руху;
- внутрішнього водного транспорту;
- аеропортів авіації загального призначення;
- цифрових транспортних коридорів та електронної логістики;
- оновлення рухомого складу залізничного, автомобільного, авіаційного, морського та річкового транспорту;
- оновлення міського транспорту з переважним переходом на електротранспорт;
- електротранспорту;
- безпеки залізничного та дорожнього руху, польотів та судноплавства;
- створення умов для впровадження інтегрованих інформаційних систем для пасажирів та вантажовласників, а саме:
- впровадження новітніх технологій та інформаційного супроводу перевезень, зокрема шляхом створення єдиної інформаційної системи технологічної взаємодії різних видів транспорту (залізничного, водного, автомобільного, авіаційного), вантажовласників, експедиторів та державних органів контролю на транспорті та в пунктах пропуску;
- впровадження інноваційних рішень та кращих світових практик, зокрема спільного митного та прикордонного контролю, під час проведення митних та інших контрольних процедур у разі здійснення перевезень, а також інтеграція систем обміну інформацією між прикордонною та митними службами та перевізниками для прискорення проходження процедур контролю;
- спрощення формальностей та удосконалення технологій обробки вантажів в логістичних терміналах, аеропортах та портах України;
- стимулювання впровадження інноваційних технологій (смарт-інфраструктури та смарт-мобільності) та інтелектуальних транспортних систем;
- поширення використання «хмарних» технологій зберігання даних, віртуалізації, центрів обробки даних тощо;
- підвищення пропускнуєї спроможності дорожньої мережі шляхом впровадження інтелектуальних транспортних систем;
- впровадження систем автоматизованого контролю збереження вантажів під час транспортування всіма видами транспорту;
- створення умов для розвитку транспортно-логістичної діяльності та конкурентоспроможних 3PL – 5PL – провайдерів;
- підтримка та практичне впровадження результатів досліджень у транспортній галузі, у тому числі шляхом розвитку вітчизняних наукових шкіл та міжнародного науково-технічного співробітництва, зокрема:

НКРЕКП ПОВІДОМЛЯЄ



НАЦІОНАЛЬНА КОМІСІЯ, ЩО ЗДІЙСНЮЄ ДЕРЖАВНЕ РЕГУЛЮВАННЯ У СФЕРАХ ЕНЕРГЕТИКИ ТА КОМУНАЛЬНИХ ПОСЛУГ (НКРЕКП)

ПОСТАНОВА
Київ

21.06.2018

№ 539

Про внесення змін до постанови Національної комісії, що здійснює державне регулювання у сферах енергетики та комунальних послуг, від 16 червня 2016 року № 1141

Відповідно до пункту 2 частини першої статті 6 Закону України «Про державне регулювання у сфері комунальних послуг», пункту 13 частини першої статті 17 Закону України «Про Національну комісію, що здійснює державне регулювання у сферах енергетики та комунальних послуг», Порядку формування тарифів на централізоване водопостачання та водовідведення, затвердженого постановою Національної комісії, що здійснює державне регулювання у сферах енергетики та комунальних послуг, від 10 березня 2016 року № 302, зареєстрованого в Міністерстві юстиції України 19 квітня 2016 року за № 593/28723, Процедури встановлення тарифів на централізоване водопостачання та водовідведення, затвердженої постановою Національної комісії, що здійснює державне регулювання у сферах енергетики та комунальних послуг, від 24 березня 2016 року № 364, зареєстрованої в Міністерстві юстиції України 27 квітня 2016 року за № 643/28773, Національна комісія, що здійснює державне регулювання у сферах енергетики та комунальних послуг,

ПОСТАНОВЛЯЄ:
1. Унести до постанови Національної комісії, що здійснює державне регулювання у сферах енергетики та комунальних послуг, від 16 червня 2016 року № 1141 «Про встановлення тарифів на централізоване водопостачання та водовідведення», зареєстрованої в Міністерстві юстиції України 20 липня 2016 року за № 995/29125, такі зміни:

- 1) у пункті 1:
підпункти 4 та 5 викласти в такій редакції:
«4) ПРИВАТНОМУ АКЦІОНЕРНОМУ ТОВАРИСТВУ «АКЦІОНЕРНА КОМПАНІЯ «КИЇВВОДОКАНАЛ» зі структурою, наведеною в додатку 4 до цієї постанови:
а) на централізоване водопостачання:
споживачам, які є суб'єктами господарювання у сфері централізованого водопостачання та водовідведення, — 2,48 грн за 1 куб. м (без податку на додану вартість);
споживачам, які не є суб'єктами господарювання у сфері централізованого водопостачання та водовідведення, — 6,91 грн за 1 куб. м (без податку на додану вартість);
б) на централізоване водовідведення:
споживачам, які є суб'єктами господарювання у сфері централізованого водопостачання та водовідведення, — 2,37 грн за 1 куб. м (без податку на додану вартість);
споживачам, які не є суб'єктами господарювання у сфері централізованого водопостачання та водовідведення, — 6,24 грн за 1 куб. м (без податку на додану вартість);
5) КОМУНАЛЬНОМУ ПІДПРИЄМСТВУ «ІРПІНЬВОДОКАНАЛ» зі структурою, наведеною в додатку 5 до цієї постанови:
на централізоване водопостачання — 5,67 грн за 1 куб. м (без податку на додану вартість);
на централізоване водовідведення — 9,71 грн за 1 куб. м (без податку на додану вартість);»;

- підпункт 32 викласти в такій редакції:
«32) ОБЛАСНОМУ КОМУНАЛЬНОМУ ВИРОБНИЧОМУ ПІДПРИЄМСТВУ «ДНІПРО-КІРОВОГРАД» зі структурою, наведеною в додатку 32 до цієї постанови:
а) на централізоване водопостачання:
споживачам, які є суб'єктами господарювання у сфері централізованого водопостачання та водовідведення, — 4,13 грн за 1 куб. м (без податку на додану вартість);
споживачам, які не є суб'єктами господарювання у сфері централізованого водопостачання та водовідведення, — 11,20 грн за 1 куб. м (без податку на додану вартість);
б) на централізоване водовідведення — 9,61 грн за 1 куб. м (без податку на додану вартість);»;
2) додатки 4, 5, 32 до постанови викласти в новій редакції, що додаються.
2. Ця постанова набирає чинності з дня, наступного за днем її опублікування в офіційному друкованому виданні — газеті «Урядовий кур'єр».

Голова НКРЕКП О. Кривенко

Додаток 4
до постанови Національної комісії, що здійснює державне регулювання у сферах енергетики та комунальних послуг
16 червня 2016 року № 1141
(у редакції постанови Національної комісії, що здійснює державне регулювання у сферах енергетики та комунальних послуг, від 21.06.2018 № 539)

Структура тарифів на централізоване водопостачання та водовідведення ПРИВАТНОГО АКЦІОНЕРНОГО ТОВАРИСТВА «АКЦІОНЕРНА КОМПАНІЯ «КИЇВВОДОКАНАЛ»

Без ПДВ					
№ з/п	Найменування показників	Централізоване водопостачання		Централізоване водовідведення	
		тис. грн на рік	грн/м³	тис. грн на рік	грн/м³
1	2	3	4	5	6
1	Виробнича собівартість, у тому числі:	1 232 604,982	6,3536	1 068 199,880	5,6849
1.1	прямі матеріальні витрати, у тому числі:	374 801,603	1,9320	257 908,953	1,3726
1.1.1	електроенергія	263 631,394	1,3589	253 810,985	1,3508
1.1.2	витрати на придбання води в інших суб'єктів господарювання/очищення власних стічних вод іншими суб'єктами господарювання	0,000	0,0000	0,000	0,0000
1.1.3	витрати на реагенти	109 713,844	0,5655	4 097,968	0,0218
1.1.4	матеріали, запасні частини та інші матеріальні ресурси (ремонти)	1 456,366	0,0075	0,000	0,0000
1.2	прямі витрати на оплату праці	128 146,536	0,6605	121 626,400	0,6473
1.3	інші прямі витрати, у тому числі:	123 162,761	0,6349	211 546,794	1,1258
1.3.1	єдиний внесок на загальнообов'язкове державне соціальне страхування	28 192,238	0,1453	26 757,808	0,1424
1.3.2	амортизаційні відрахування	52 988,300	0,2731	146 048,400	0,7773
1.3.3	підкачка води сторонніми організаціями	39 922,223	0,2058	0,000	0,0000
1.3.4	інші прямі витрати	2 060,000	0,0106	38 740,586	0,2062
1.4	загальновиробничі витрати, у тому числі:	606 494,082	3,1263	477 117,732	2,5392
1.4.1	витрати на оплату праці	233 322,832	1,2027	211 177,628	1,1239
1.4.2	єдиний внесок на загальнообов'язкове державне соціальне страхування	51 331,023	0,2646	46 459,078	0,2473
1.4.3	амортизаційні відрахування	6 663,063	0,0343	7 563,537	0,0403
1.4.4	витрати, пов'язані зі сплатою податків, зборів та інших, передбачених законодавством, обов'язкових платежів	171 242,271	0,8827	56 221,549	0,2992
1.4.5	інші витрати	143 934,892	0,7419	155 695,941	0,8286
2	Адміністративні витрати, у тому числі:	30 274,844	0,1561	25 974,330	0,1382
2.1	витрати на оплату праці	14 308,026	0,0738	12 399,618	0,0660
2.2	єдиний внесок на загальнообов'язкове державне соціальне страхування	3 147,766	0,0162	2 727,916	0,0145
2.3	амортизаційні відрахування	415,153	0,0021	348,147	0,0019
2.4	витрати, пов'язані зі сплатою податків, зборів та інших, передбачених законодавством, обов'язкових платежів	1 086,027	0,0056	941,173	0,0050
2.5	інші витрати	11 317,873	0,0583	9 557,475	0,0509
3	Витрати на збут, у тому числі:	39 493,974	0,2036	34 060,489	0,1813
3.1	витрати на оплату праці	23 510,840	0,1212	20 374,960	0,1084
3.2	єдиний внесок на загальнообов'язкове державне соціальне страхування	5 172,385	0,0267	4 482,491	0,0239
3.3	амортизаційні відрахування	2 174,534	0,0112	1 823,566	0,0097
3.4	інші витрати	8 636,215	0,0445	7 379,472	0,0393
4	Інші операційні витрати	0,000	0,0000	0,000	0,0000
5	Фінансові витрати	0,000	0,0000	0,000	0,0000
6	Повна собівартість	1 302 373,801	6,7133	1 128 234,698	6,0044
7	Розрахунковий прибуток, у тому числі:	15 186,600	0,0783	0,000	0,0000
7.1	податок на прибуток	2 316,000	0,0119	0,000	0,0000
7.2	дивіденди	0,000	0,0000	0,000	0,0000
7.3	резервний фонд (капітал)	0,000	0,0000	0,000	0,0000
7.4	на розвиток виробництва (виробничі інвестиції)	12 870,000	0,0663	0,000	0,0000
7.5	інше використання прибутку	0,000	0,0000	0,000	0,0000
8	Сума компенсацій/вилучення витрат на електроенергію, податки та збори, на оплату праці за попередній звітний період	15 483,800	0,0798	0,000	0,0000
9	Вартість централізованого водопостачання/водовідведення, тис. грн	1 333 044,201		1 128 234,698	
10	Тариф споживачам, які є суб'єктами господарювання у сфері централізованого водопостачання/водовідведення, грн/м³	2,48		2,37	
11	Тариф споживачам, які не є суб'єктами господарювання у сфері централізованого водопостачання/водовідведення, грн/м³	6,91		6,24	
12	Обсяг реалізації, тис. м³	194 000,000		187 900,000	
12.1	Обсяг реалізації споживачам, які є суб'єктами господарювання у сфері централізованого водопостачання/водовідведення, тис. м³	1 805,57		11 212,29	
12.2	Обсяг реалізації споживачам, які не є суб'єктами господарювання у сфері централізованого водопостачання/водовідведення, тис. м³	192 194,430		176 687,710	

Директор Департаменту із регулювання відносин у сфері централізованого водопостачання та водовідведення А. Чумак

Додаток 5
до постанови Національної комісії, що здійснює державне регулювання у сферах енергетики та комунальних послуг
16 червня 2016 року № 1141
(у редакції постанови Національної комісії, що здійснює державне регулювання у сферах енергетики та комунальних послуг, від 21.06.2018 № 539)

Структура тарифів на централізоване водопостачання та водовідведення КОМУНАЛЬНОГО ПІДПРИЄМСТВА «ІРПІНЬВОДОКАНАЛ»

Без ПДВ					
№ з/п	Найменування показників	Централізоване водопостачання		Централізоване водовідведення	
		тис. грн на рік	грн/м³	тис. грн на рік	грн/м³
1	2	3	4	5	6
1	Виробнича собівартість, у тому числі:	25 386,185	5,3377	36 929,166	9,0806
1.1	прямі матеріальні витрати, у тому числі:	11 645,746	2,4486	17 492,370	4,3013
1.1.1	електроенергія	11 211,899	2,3574	7 445,261	1,8307
1.1.2	витрати на придбання води в інших суб'єктів господарювання/очищення власних стічних вод іншими суб'єктами господарювання	0,000	0,0000	9 638,316	2,3700
1.1.3	витрати на реагенти	63,808	0,0134	0,000	0,0000
1.1.4	матеріали, запасні частини та інші матеріальні ресурси (ремонти)	370,039	0,0778	408,793	0,1005
1.2	прямі витрати на оплату праці	5 440,486	1,1439	9 965,393	2,4504
1.3	інші прямі витрати, у тому числі:	3 646,992	0,7668	4 012,287	0,9866
1.3.1	єдиний внесок на загальнообов'язкове державне соціальне страхування	1 196,907	0,2517	2 192,387	0,5391
1.3.2	амортизаційні відрахування	2 192,204	0,4609	1 593,500	0,3918
1.3.3	підкачка води сторонніми організаціями	184,981	0,0389	0,000	0,0000
1.3.4	інші прямі витрати	72,900	0,0153	226,400	0,0557
1.4	загальновиробничі витрати, у тому числі:	4 652,961	0,9783	5 459,115	1,3424
1.4.1	витрати на оплату праці	2 081,512	0,4377	3 202,617	0,7875
1.4.2	єдиний внесок на загальнообов'язкове державне соціальне страхування	457,933	0,0963	704,576	0,1733
1.4.3	амортизаційні відрахування	190,118	0,0400	288,571	0,0710
1.4.4	витрати, пов'язані зі сплатою податків, зборів та інших, передбачених законодавством, обов'язкових платежів	1 257,608	0,2644	10,121	0,0025
1.4.5	інші витрати	665,790	0,1400	1 253,230	0,3082
2	Адміністративні витрати, у тому числі:	828,396	0,1742	1 202,201	0,2956
2.1	витрати на оплату праці	478,892	0,1007	696,642	0,1713
2.2	єдиний внесок на загальнообов'язкове державне соціальне страхування	105,356	0,0222	153,261	0,0377
2.3	амортизаційні відрахування	72,870	0,0153	106,004	0,0261
2.4	витрати, пов'язані зі сплатою податків, зборів та інших, передбачених законодавством, обов'язкових платежів	0,000	0,0000	0,000	0,0000
2.5	інші витрати	171,277	0,0360	246,293	0,0606
3	Витрати на збут, у тому числі:	403,186	0,0848	586,461	0,1442
3.1	витрати на оплату праці	199,525	0,0420	290,248	0,0714
3.2	єдиний внесок на загальнообов'язкове державне соціальне страхування	43,895	0,0092	63,854	0,0157
3.3	амортизаційні відрахування	22,891	0,0048	33,299	0,0082
3.4	інші витрати	136,875	0,0288	199,060	0,0489
4	Інші операційні витрати	0,000	0,0000	0,000	0,0000
5	Фінансові витрати	0,000	0,0000	0,000	0,0000
6	Повна собівартість	26 617,767	5,5967	38 717,827	9,5205
7	Розрахунковий прибуток, у тому числі:	0,000	0,0000	0,000	0,0000
7.1	податок на прибуток	0,000	0,0000	0,000	0,0000
7.2	дивіденди	0,000	0,0000	0,000	0,0000
7.3	резервний фонд (капітал)	0,000	0,0000	0,000	0,0000
7.4	на розвиток виробництва (виробничі інвестиції)	0,000	0,0000	0,000	0,0000
7.5	інше використання прибутку	0,000	0,0000	0,000	0,0000
8	Сума компенсацій/вилучення витрат на електроенергію, податки та збори, на оплату праці за попередній звітний період	329,620	0,0693	775,330	0,1906
9	Вартість централізованого водопостачання/водовідведення, тис. грн	26 947,387		39 493,157	
10	Тариф на централізоване водопостачання/водовідведення, грн/м³	5,67		9,71	
11	Обсяг реалізації, тис. м³	4 756,00		4 066,80	

Директор Департаменту із регулювання відносин у сфері централізованого водопостачання та водовідведення А. Чумак

Додаток 32
до постанови Національної комісії, що здійснює державне регулювання у сферах енергетики та комунальних послуг
16 червня 2016 року № 1141
(у редакції постанови Національної комісії, що здійснює державне регулювання у сферах енергетики та комунальних послуг, від 21.06.2018 № 539)

Структура тарифів на централізоване водопостачання та водовідведення ОБЛАСНОГО КОМУНАЛЬНОГО ВИРОБНИЧОГО ПІДПРИЄМСТВА «ДНІПРО-КІРОВОГРАД»

Без ПДВ					
№ з/п	Найменування показників	Централізоване водопостачання		Централізоване водовідведення	
		тис. грн на рік	грн/м³	тис. грн на рік	грн/м³
1	2	3	4	5	6
1	Виробнича собівартість, у тому числі:	149 284,485	9,6146	91 957,594	8,2616
1.1	прямі матеріальні витрати, у тому числі:	62 999,430	4,0574	29 997,971	2,6950
1.1.1	електроенергія	49 445,867	3,1845	26 136,462	2,3481
1.1.2	витрати на придбання води в інших суб'єктах господарювання/очищення власних стічних вод іншими суб'єктами господарювання	0,000	0,0000	0,000	0,0000
1.1.3	витрати на реагенти	8 319,491	0,5358	0,000	0,0000
1.1.4	матеріали, запасні частини та інші матеріальні ресурси (ремонти)	5 234,071	0,3371	3 861,508	0,3469
1.2	прямі витрати на оплату праці	16 748,074	1,0787	19 071,047	1,7134
1.3	інші прямі витрати, у тому числі:	13 683,604	0,8813	7 238,210	0,6503
1.3.1	єдиний внесок на загальнообов'язкове державне соціальне страхування	3 684,576	0,2373	4 195,630	0,3769
1.3.2	амортизаційні відрахування	9 823,450	0,6327	3 042,580	0,2733
1.3.3	підкачка води сторонніми організаціями	175,577	0,0113	0,000	0,0000
1.3.4	інші прямі витрати	0,000	0,0000	0,000	0,0000
1.4	загальновиробничі витрати, у тому числі:	55 853,378	3,5972	35 650,366	3,2029
1.4.1	витрати на оплату праці	31 677,248	2,0402	20 898,914	1,8776
1.4.2	єдиний внесок на загальнообов'язкове державне соціальне страхування	6 968,994	0,4488	4 597,761	0,4131
1.4.3	амортизаційні відрахування	2 275,830	0,1466	1 646,240	0,1479
1.4.4	витрати, пов'язані зі сплатою податків, зборів та інших, передбачених законодавством, обов'язкових платежів	3 487,320	0,2246	3 190,669	0,2867
1.4.5	інші витрати	11 443,986	0,7370	5 316,781	0,4777
2	Адміністративні витрати, у тому числі:	10 355,199	0,6669	6 484,399	0,5826
2.1	витрати на оплату праці	6 398,870	0,4121	3 941,633	0,3541
2.2	єдиний внесок на загальнообов'язкове державне соціальне страхування	1 407,751	0,0907	867,159	0,0779
2.3	амортизаційні відрахування	161,731	0,0104	99,799	0,0090
2.4	витрати, пов'язані зі сплатою податків, зборів та інших, передбачених законодавством, обов'язкових платежів	0,000	0,0000	0,000	0,0000
2.5	інші витрати	2 386,847	0,1537	1 575,807	0,1416
3	Витрати на збут, у тому числі:	9 601,955	0,6184	5 695,227	0,5117
3.1	витрати на оплату праці	6 794,206	0,4376	4 185,156	0,3760
3.2	єдиний внесок на загальнообов'язкове державне соціальне страхування	1 494,725	0,0963	920,734	0,0827
3.3	амортизаційні відрахування	166,808	0,0107	102,932	0,0092
3.4	інші витрати	1 146,215	0,0738	486,404	0,0437
4	Інші операційні витрати	0,000	0,0000	0,000	0,0000
5	Фінансові витрати	397,962	0,0256	245,140	0,0220
6	Повна собівартість	169 639,601	10,9255	104 382,360	9,3778
7	Розрахунковий прибуток, у тому числі:	0,000	0,0000	0,000	0,0000
7.1	податок на прибуток	0,000	0,0000	0,000	0,0000
7.2	дивіденди	0,000	0,0000	0,000	0,0000
7.3	резервний фонд (капітал)	0,000	0,0000	0,000	0,0000
7.4	на розвиток виробництва (виробничі інвестиції)	0,000	0,0000	0,000	0,0000
7.5	інше використання прибутку	0,000	0,0000	0,000	0,0000
8	Сума компенсації/вилучення витрат на електроенергію, податки та збори, на оплату праці за попередній звітний період	4 249,810	0,2737	2 603,164	0,2339
9	Вартість централізованого водопостачання/водовідведення, тис. грн	173 889,411		106 985,524	
10	Тариф споживачам, які є суб'єктами господарювання у сфері централізованого водопостачання/водовідведення, грн/м³	4,13		-	
11	Тариф споживачам, які не є суб'єктами господарювання у сфері централізованого водопостачання/водовідведення, грн/м³	11,20		9,61	
12	Обсяг реалізації, тис. м³	15 526,88		11 130,78	
12.1	Обсяг реалізації споживачам, які є суб'єктами господарювання у сфері централізованого водопостачання/водовідведення, тис. м³	12,10		-	
12.2	Обсяг реалізації споживачам, які не є суб'єктами господарювання у сфері централізованого водопостачання/водовідведення, тис. м³	15 514,78		11 130,78	

НКРЕКП ПОВІДОМЛЯЄ



**НАЦІОНАЛЬНА КОМІСІЯ, ЩО ЗДІЙСНЮЄ ДЕРЖАВНЕ РЕГУЛЮВАННЯ
У СФЕРАХ ЕНЕРГЕТИКИ ТА КОМУНАЛЬНИХ ПОСЛУГ (НКРЕКП)**

ПОСТАНОВА
Київ

No 540

Про внесення змін до постанови Національної комісії,
що здійснює державне регулювання у сферах енергетики та комунальних послуг,
від 26 листопада 2015 року № 2868

Відповідно до пункту 2 частини першої статті 6 Закону України «Про державне регулювання у сфері комунальних послуг», пункту 13 частини першої статті 17 Закону України «Про Національну комісію, що здійснює державне регулювання у сферах енергетики та комунальних послуг», Процедури встановлення тарифів на послуги з централізованого постачання холодної води, водовідведення (з використанням внутрішньобудинкових систем), затвердженої постановою Національної комісії, що здійснює державне регулювання у сферах енергетики та комунальних послуг, від 15 січня 2015 року № 13, зареєстрованої в Міністерстві юстиції України 05 лютого 2015 року за № 136/26581, Порядку формування тарифів на послуги з централізованого постачання холодної води, водовідведення (з використанням внутрішньобудинкових систем), затвердженої постановою Національної комісії, що здійснює державне регулювання у сферах енергетики та комунальних послуг, від 10 березня 2016 року № 303, зареєстрованої в Міністерстві юстиції України 04 квітня 2016 року за № 499/28629, Національна комісія, що здійснює державне регулювання у сферах енергетики та комунальних послуг,

ПОСТАНОВЛЯЄ:

1. Унести до постанови Національної комісії, що здійснює державне регулювання у сферах енергетики та комунальних послуг, від 26 листопада 2015 року № 2868 «Про встановлення тарифів на послуги з централізованого постачання холодної води, водовідведення (з використанням внутрішньобудинкових систем) суб'єктам господарювання, які є виконавцями цих послуг», зареєстрованої в Міністерстві юстиції України 11 січня 2016 року за № 24/28154, такі зміни:

1) у пункті 1:
підпункт 18 викласти в такій редакції:
«18) КОМУНАЛЬНОМУ ПІДПРИЄМСТВУ «ІРПІНВОДОКАНАЛ» зі структурою, наведеною в додатку 18 до цієї постанови:
тариф на послугу з централізованого постачання холодної води — 5,96 грн за 1 куб. м (без податку на додану вартість);
тариф на послугу з централізованого водовідведення — 10,22 грн за 1 куб. м (без податку на додану вартість);»;
підпункт 27 викласти в такій редакції:
«27) ОБЛАСНОМУ КОМУНАЛЬНОМУ ВИРОБНИЧОМУ ПІДПРИЄМСТВУ «ДНІПРО-КІРОВОГРАД» зі структурою, наведеною в до-
датку 27 до цієї постанови:
тариф на послугу з централізованого постачання холодної води — 11,62 грн за 1 куб. м (без податку на додану вартість);
тариф на послугу з централізованого водовідведення — 9,97 грн за 1 куб. м (без податку на додану вартість);»;
підпункт 51 викласти в такій редакції:
«51) ПРИВАТНОМУ АКЦІОНЕРНОМУ ТОВАРИСТВУ «АКЦІОНЕРНА КОМПАНІЯ «КІЇВВОДОКАНАЛ» зі структурою, наведеною
в додатку 51 до цієї постанови:
тариф на послугу з централізованого постачання холодної води — 7,32 грн за 1 куб. м (без податку на додану вартість);
тариф на послугу з централізованого водовідведення — 6,61 грн за 1 куб. м (без податку на додану вартість);»;
2) додатки 18, 27, 51 до постанови викласти в новій редакції, що додаються.

2. Ця постанова набирає чинності з дня, наступного за днем її опублікування в офіційному друкованому виданні — газеті «Уря-
довий кур'єр».

Голова НКРЕКП О. Кривенко

Додаток 18
до постанови Національної комісії, що здійснює
державне регулювання у сферах енергетики та комунальних послуг
26 листопада 2015 року № 2868
(у редакції постанови Національної комісії, що здійснює
державне регулювання у сферах енергетики та комунальних послуг,
від 21.06.2018 № 540)

Структура тарифів на послуги з централізованого постачання холодної води, водовідведення (з використанням внутрішньобудинкових систем) КОМУНАЛЬНОГО ПІДПРИЄМСТВА «РПНВІВІДКАНАЛ»

Без ПДВ

№ з/п	Найменування показників	Послуга з централізованого постачання холодної води (з використанням внутрішньобудинкових систем)		Послуга з централізованого водовідведення (з використанням внутрішньобудинкових систем)	
		тис. грн на рік	грн/м³	тис. грн на рік	грн/м³
1	2	3	4	5	6
1	Виробнича собівартість, у т. ч.:	13 221,527	5,3377	22 809,671	9,0806
1.1	прямі матеріальні витрати, у т. ч.:	0,000	0,0000	0,000	0,0000
1.1.1	електроенергія	0,000	0,0000	0,000	0,0000
1.1.2	інші прямі матеріальні витрати	0,000	0,0000	0,000	0,0000
1.2	прямі витрати на оплату праці	0,000	0,0000	0,000	0,0000
1.3	інші прямі витрати, у т. ч.:	10 798,191	4,3594	19 437,794	7,7383
1.3.1	частка прямих витрат на централізоване водопостачання та водовідведення	10 798,191	4,3594	19 437,794	7,7383
1.3.2	єдиний внесок на загальнообов'язкове державне соціальне страхування	0,000	0,0000	0,000	0,0000
1.3.3	амортизаційні відрахування	0,000	0,0000	0,000	0,0000
1.3.4	інші прямі витрати	0,000	0,0000	0,000	0,0000
1.4	загальновиробничі витрати, у т. ч.:	2 423,336	0,9783	3 371,878	1,3424
1.4.1	частка загальновиробничих витрат на централізоване водопостачання та водовідведення	2 423,336	0,9783	3 371,878	1,3424
1.4.2	загальновиробничі витрати з централізованого постачання холодної води/ водовідведення (з використанням внутрішньобудинкових систем)	0,000	0,0000	0,000	0,0000
2	Адміністративні витрати, у т. ч.:	431,442	0,1742	742,551	0,2956
2.1	частка адміністративних витрат на централізоване водопостачання та водовідведення	431,442	0,1742	742,551	0,2956
2.2	адміністративні витрати з централізованого постачання холодної води/ водовідведення (з використанням внутрішньобудинкових систем)	0,000	0,0000	0,000	0,0000
3	Витрати на збут, у т. ч.:	949,757	0,3834	1 648,017	0,6561
3.1	частка витрат зі збуту на централізоване водопостачання та водовідведення	209,986	0,0848	362,233	0,1442
3.2	витрати на оплату праці	481,391	0,1943	836,697	0,3331
3.3	єдиний внесок на загальнообов'язкове державне соціальне страхування	105,906	0,0428	184,073	0,0733
3.4	амортизаційні відрахування	0,000	0,0000	0,000	0,0000
3.5	витрати на оплату послуг банків та інших установ з приймання і перерахування коштів споживачів	131,943	0,0533	229,328	0,0913
3.6	інші витрати	20,531	0,0083	35,685	0,0142
4	Інші операційні витрати	0,000	0,0000	0,000	0,0000
4.1	частка інших операційних витрат на централізоване водопостачання та водовідведення	0,000	0,0000	0,000	0,0000
4.2	інші операційні витрати з централізованого постачання холодної води/ водовідведення (з використанням внутрішньобудинкових систем)	0,000	0,0000	0,000	0,0000
5	Фінансові витрати	0,000	0,0000	0,000	0,0000
5.1	частка фінансових витрат на централізоване водопостачання та водовідведення	0,000	0,0000	0,000	0,0000
5.2	фінансові витрати з централізованого постачання холодної води/ водовідведення (з використанням внутрішньобудинкових систем)	0,000	0,0000	0,000	0,0000
6	Повна собівартість	14 602,725	5,8953	25 200,240	10,0323
7	Розрахунковий прибуток, у т. ч.:	0,000	0,0000	0,000	0,0000
7.1	частка прибутку з централізованого водопостачання та водовідведення	0,000	0,0000	0,000	0,0000
7.2	частка податку на прибуток з централізованого водопостачання та водовідведення	0,000	0,0000	0,000	0,0000
7.3	чистий прибуток з централізованого постачання холодної води/ водовідведення (з використанням внутрішньобудинкових систем)	0,000	0,0000	0,000	0,0000
7.4	податок на прибуток з централізованого постачання холодної води/ водовідведення (з використанням внутрішньобудинкових систем)	0,000	0,0000	0,000	0,0000
8	Частка компенсації/вилучення витрат на електроенергію, податки та збори, на оплату праці за попередній звітний період з централізованого водопостачання та водовідведення	171,671	0,0693	478,890	0,1906
9	Вартість послуги з централізованого постачання холодної води, водовідведення (з використанням внутрішньобудинкових систем), тис. грн	14 774,396		25 679,130	
10	Тариф на послугу з централізованого постачання холодної води, водовідведення (з використанням внутрішньобудинкових систем), грн/м³	5,96		10,22	
11	Обсяг реалізації, тис. м³	2 477,00		2 511,90	

Директор Департаменту із регулювання відносин у сфері централізованого водопостачання та водовідведення А. Чумак

Додаток 27
до постанови Національної комісії, що здійснює
державне регулювання у сферах енергетики та комунальних послуг
26 листопада 2015 року № 2868
(у редакції постанови Національної комісії, що здійснює
державне регулювання у сферах енергетики та комунальних послуг,
від 21.06.2018 № 540)

Структура тарифів на послуги з централізованого постачання холодної води, водовідведення (з використанням внутрішньобудинкових систем) ОБЛАСНОГО КОМУНАЛЬНОГО ВИРОБНИЧОГО ПІДПРИЄМСТВА «ДНІПРО-КІРОВОГРАД»

Без ПДВ

№ з/п	Найменування показників	Послуга з централізованого постачання холодної води (з використанням внутрішньобудинкових систем)		Послуга з централізованого водовідведення (з використанням внутрішньобудинкових систем)	
		тис. грн на рік	грн/м³	тис. грн на рік	грн/м³
1	2	3	4	5	6
1	Виробнича собівартість, у т. ч.:	79 580,304	9,6190	67 177,461	8,2616

1.1	прямі матеріальні витрати, у т. ч.:	0,000	0,0000	0,000	0,0000
1.1.1	електроенергія	0,000	0,0000	0,000	0,0000
1.1.2	інші прямі матеріальні витрати	0,000	0,0000	0,000	0,0000
1.2	прямі витрати на оплату праці	0,000	0,0000	0,000	0,0000
1.3	інші прямі витрати, у т. ч.:	49 796,562	6,0190	41 133,924	5,0587
1.3.1	частка прямих витрат на централізоване водопостачання та водовідведення	49 796,562	6,0190	41 133,924	5,0587
1.3.2	єдиний внесок на загальнообов'язкове державне соціальне страхування	0,000	0,0000	0,000	0,0000
1.3.3	амортизаційні відрахування	0,000	0,0000	0,000	0,0000
1.3.4	інші прямі витрати	0,000	0,0000	0,000	0,0000
1.4	загальновиборничі витрати, у т. ч.:	29 783,743	3,6000	26 043,538	3,2029
1.4.1	частка загальновиборничих витрат на централізоване водопостачання та водовідведення	29 783,743	3,6000	26 043,538	3,2029
1.4.2	загальновиборничі витрати з централізованого постачання холодної води/ водовідведення (з використанням внутрішньобудинкових систем)	0,000	0,0000	0,000	0,0000
2	Адміністративні витрати, у т. ч.:	5 521,897	0,6674	4 737,025	0,5826
2.1	частка адміністративних витрат на централізоване водопостачання та водовідведення	5 521,897	0,6674	4 737,025	0,5826
2.2	адміністративні витрати з централізованого постачання холодної води/ водовідведення (з використанням внутрішньобудинкових систем)	0,000	0,0000	0,000	0,0000
3	Витрати на збут, у т. ч.:	8 590,228	1,0383	7 085,356	0,8714
3.1	частка витрат зі збуту на централізоване водопостачання та водовідведення	5 120,232	0,6189	4 160,514	0,5117
3.2	витрати на оплату праці	2 049,229	0,2477	1 727,720	0,2125
3.3	єдиний внесок на загальнообов'язкове державне соціальне страхування	450,830	0,0545	380,098	0,0467
3.4	амортизаційні відрахування	0,000	0,0000	0,000	0,0000
3.5	витрати на оплату послуг банків та інших установ з приймання і перерахування коштів споживачів	912,099	0,1102	768,260	0,0945
3.6	інші витрати	57,838	0,0070	48,763	0,0060
4	Інші операційні витрати	0,000	0,0000	0,000	0,0000
4.1	частка інших операційних витрат на централізоване водопостачання та водовідведення	0,000	0,0000	0,000	0,0000
4.2	інші операційні витрати з централізованого постачання холодної води/ водовідведення (з використанням внутрішньобудинкових систем)	0,000	0,0000	0,000	0,0000
5	Фінансові витрати	212,213	0,0257	179,081	0,0220
5.1	частка фінансових витрат на централізоване водопостачання та водовідведення	212,213	0,0257	179,081	0,0220
5.2	фінансові витрати з централізованого постачання холодної води/ водовідведення (з використанням внутрішньобудинкових систем)	0,000	0,0000	0,000	0,0000
6	Повна собівартість	93 904,642	11,3504	79 178,924	9,7375
7	Розрахунковий прибуток, у т. ч.:	0,000	0,0000	0,000	0,0000
7.1	частка прибутку з централізованого водопостачання та водовідведення	0,000	0,0000	0,000	0,0000
7.2	частка податку на прибуток з централізованого водопостачання та водовідведення	0,000	0,0000	0,000	0,0000
7.3	чистий прибуток з централізованого постачання холодної води/ водовідведення (з використанням внутрішньобудинкових систем)	0,000	0,0000	0,000	0,0000
7.4	податок на прибуток з централізованого постачання холодної води/ водовідведення (з використанням внутрішньобудинкових систем)	0,000	0,0000	0,000	0,0000
8	Частка компенсації/вилучення витрат на електроенергію, податки та збори, на оплату праці за попередній звітний період з централізованого водопостачання та водовідведення	2 265,046	0,2738	1 901,680	0,2339
9	Вартість послуги з централізованого постачання холодної води, водовідведення (з використанням внутрішньобудинкових систем), тис. грн	96 169,687		81 080,604	
10	Тариф на послугу з централізованого постачання холодної води, водовідведення (з використанням внутрішньобудинкових систем), грн/м³	11,62		9,97	
11	Обсяг реалізації, тис. м³	8 273,24		8 131,33	

Директор Департаменту із регулювання відносин у сфері централізованого водопостачання та водовідведення А. Чумак

Додаток 51
до постанови Національної комісії, що здійснює
державне регулювання у сферах енергетики та комунальних послуг
26 листопада 2015 року № 2868
(у редакції постанови Національної комісії, що здійснює
державне регулювання у сферах енергетики та комунальних послуг,
від 21.06.2018 № 540)

Структура тарифів на послуги з централізованого постачання холодної води, водовідведення (з використанням внутрішньобудинкових систем) ПРИВАТНОГО АКЦІОНЕРНОГО ТОВАРИСТВА «АКЦІОНЕРНА КОМПАНІЯ «КИЇВВОДОКАНАЛ»

Без ПДВ

№ з/п	Найменування показників	Послуга з централізованого постачання холодної води (з використанням внутрішньобудинкових систем)		Послуга з централізованого водовідведення (з використанням внутрішньобудинкових систем)	
		тис. грн на рік	грн/м³	тис. грн на рік	грн/м³
1	2	3	4	5	6
1	Виробнича собівартість, у т. ч.:	513 673,963	6,3906	669 911,842	5,8959
1.1	прямі матеріальні витрати, у т. ч.:	0,000	0,0000	0,000	0,0000
1.1.1	електроенергія	0,000	0,0000	0,000	0,0000
1.1.2	інші прямі матеріальні витрати	0,000	0,0000	0,000	0,0000
1.2	прямі витрати на оплату праці	0,000	0,0000	0,000	0,0000
1.3	інші прямі витрати, у т. ч.:	260 044,614	3,2352	363 870,592	3,2024
1.3.1	частка прямих витрат на централізоване водопостачання та водовідведення	260 044,614	3,2352	363 870,592	3,2024
1.3.2	єдиний внесок на загальнообов'язкове державне соціальне страхування	0,000	0,0000	0,000	0,0000
1.3.3	амортизаційні відрахування	0,000	0,0000	0,000	0,0000
1.3.4	інші прямі витрати	0,000	0,0000	0,000	0,0000
1.4	загальноновиробничі витрати, у т. ч.:	253 629,348	3,1554	306 041,250	2,6935
1.4.1	частка загальноновиробничих витрат на централізоване водопостачання та водовідведення	253 629,348	3,1554	306 041,250	2,6935
1.4.2	загальноновиробничі витрати з централізованого постачання холодної води/ водовідведення (з використанням внутрішньобудинкових систем)	0,000	0,0000	0,000	0,0000
2	Адміністративні витрати, у т. ч.:	12 660,617	0,1575	16 660,912	0,1466
2.1	частка адміністративних витрат на централізоване водопостачання та водовідведення	12 660,617	0,1575	16 660,912	0,1466
2.2	адміністративні витрати з централізованого постачання холодної води/ водовідведення (з використанням внутрішньобудинкових систем)	0,000	0,0000	0,000	0,0000
3	Витрати на збут, у т. ч.:	49 655,740	0,6178	64 064,920	0,5638
3.1	частка витрат зі збуту на централізоване водопостачання та водовідведення	16 517,091	0,2055	21 903,522	0,1928
3.2	витрати на оплату праці	11 353,388	0,1412	14 476,540	0,1274
3.3	єдиний внесок на загальнообов'язкове державне соціальне страхування	2 497,745	0,0311	3 184,839	0,0280
3.4	амортизаційні відрахування	566,484	0,0070	722,316	0,0064
3.5	витрати на оплату послуг банків та інших установ з приймання і перерахування коштів споживачів	5 381,602	0,0670	6 763,647	0,0595
3.6	інші витрати	13 339,429	0,1660	17 014,057	0,1497
4	Інші операційні витрати	0,000	0,0000	0,000	0,0000
4.1	частка інших операційних витрат на централізоване водопостачання та водовідведення	0,000	0,0000	0,000	0,0000
4.2	інші операційні витрати з централізованого постачання холодної води/ водовідведення (з використанням внутрішньобудинкових систем)	0,000	0,0000	0,000	0,0000
5	Фінансові витрати	0,000	0,0000	0,000	0,0000
5.1	частка фінансових витрат на централізоване водопостачання та водовідведення	0,000	0,0000	0,000	0,0000
5.2	фінансові витрати з централізованого постачання холодної води/ водовідведення (з використанням внутрішньобудинкових систем)	0,000	0,0000	0,000	0,0000
6	Повна собівартість	575 990,319	7,1659	750 637,674	6,6063
7	Розрахунковий прибуток, у т. ч.:	6 350,874	0,0790	0,000	0,0000
7.1	частка прибутку з централізованого водопостачання та водовідведення	5 382,097	0,0670	0,000	0,0000
7.2	частка податку на прибуток з централізованого водопостачання та водовідведення	968,777	0,0121	0,000	0,0000
7.3	чистий прибуток з централізованого постачання холодної води/ водовідведення (з використанням внутрішньобудинкових систем)	0,000	0,0000	0,000	0,0000
7.4	податок на прибуток з централізованого постачання холодної води/ водовідведення (з використанням внутрішньобудинкових систем)	0,000	0,0000	0,000	0,0000
8	Частка компенсації/вилючення витрат на електроенергію, податки та збори, на оплату праці за попередній звітний період з централізованого водопостачання та водовідведення	6 427,893	0,0800	0,000	0,0000
9	Вартість послуги з централізованого постачання холодної води, водовідведення (з використанням внутрішньобудинкових систем), тис. грн	588 769,086		750 637,674	
10	Тариф на послугу з централізованого постачання холодної води, водовідведення (з використанням внутрішньобудинкових систем), грн/м³	7,32		6,61	
11	Обсяг реалізації, тис. м³	80 379,17		113 623,83	

Директор Департаменту із регулювання відносин у сфері централізованого водопостачання та водовідведення А. Чумак

ВІСТІ ЗВІДУСІЛЬ

Липень косить і жне, відпочити не дає

НАРОДНІ ПРИКМЕТИ. Вранішня купальська роса — на врожай городини, дощ — на вологу осінь, зоряна ніч — на врожай грибів

Павло ЛАРІОНОВ
для «Урядового кур'єра»

Цьогорічний перший місяць літа видався щедрим на тепло і скупим на вологу. Щоправда, традиційно більшість короткочасних грозових дощів пройшла у західному регіоні. Проте це не позначилося негативно на врожаї ранньої садовини та городини. Рясно виростили полуниця, черешня, абрикоси. Пощастило з червневим медозбором пасічникам: ріпак, акація і липа радували крилатих трудівниць буйноцвітом.

На другий місяць літа припадає відповідальна пора заготівлі сіна, дозрівання колосових і початок жнив у південних областях. «Липень косить і жне, відпочити не дає», — стверджує народне прислів'я. Оскільки у полі й городі о цій порі роботи непочатий край, то й свят небагато. Неперехідними з давніх-давен збереглися: Горпини Купальної (6), Івана Купайла (7), святих апостолів Петра і Павла (12), Кирика-Вітрогона (28).

Готуватися до велелюдного свята Івана Купайла починають напередодні. Господарі прикрашають обійстя і світлиці гілками верби, ясени, липи, польовими й культурними квітами. На Горпини традиційно заготовляють цілющі трави й коріння. Вважають, що зібрані цього дня розрив-трава, брат-і-сестра, чорнобилі, ведмеже вушко, валеріана й лікарська ромашка мають цілющу силу. Настоями трав користуються під час банних і ванних процедур. Далеко за межами України нині відомі наші фітотерапевти Євген Товстуха з Яготина і киянка Наталія Земна, які зробили неоціненний внесок у науковий розвиток цієї галузі медицини.

Івана Купайла — найяскравіше молодіжне свято і в наш час. Традиційно у містах і селах його проводять на берегах озер, ставків, річок, біля ритуальних вогнищ. Пісні й танці, жартівливі розваги тривають до півночі. Юнаки й дівчата, взявшись за руки, стрибають через вогонь. Це своєрідний обряд очищення від хвороб, зміцнення сил і здоров'я. Завершується свято романтичним ритуалом з віночками, що їх дівчата пускають на воду. На кожному з них горить свічка долі.



Головна подія липня — сінокос — має свої правила і ритуали

Що далі попливе віночок і довше горітиме свічка, то довшим і щасливішим буде життя дівчини.

Існує легенда про квітку папороті, яка розквітає у ніч на Івана Купайла. Кому пощастить побачити цю таємницю захованих скарбів. У далекому дитинстві я й двоє моїх друзів Павло й Іван Дубинчуки опівночі справді побачили, як цвіте папороть. Над її розкішним кущем, що ріс у їхньому саду, літав рій жучків-світлячків. Багатіями ніхто з нас не став.

Вранішня купальська роса — на врожай городини. Дощ — на вологу осінь. Зоряна ніч — на врожай грибів. Ці народні прикмети можна перевірити. Давно записую спостереження до нотатника. Більшість із таких народних прогнозів збувається.

Петра і Павла — останнє релігійне свято перед початком жнив. Цього дня господині випікають житній хліб і освячують його у храмі — «на добро й достаток до нового врожаю». Завершився Петрівський піст. Починаються м'ясниці, які тривають до Маковія (14 серпня). Споживання скоромної їжі в період літнього та зимового сонцестояння, ймовірно, пов'язане з необхідністю стимуляції обмінних процесів в організмі. Традиційні в цей час страви голубці, м'ясо тушковане з капустою, іншою городиною. З молочних страв корисні кисляк, сир, сметана.

«Петро з Павлом день зменшили, спеки додали», «Від Петра красне літо починається», «Ішли до Петра, тепер до Різдва», «На Петра і Павла дощ — жито як хвоц» — такими приказками характеризує народна мудрість це релігійне свято. Вони також вказують на своєрідні прикмети, що їх залишили нам спостережливі прадіди.

Свято Кирика Вітрогона (28 липня) за давнім календарем вважається серединою літа. Ще з дохристиянських часів люди його вшановували, «щоб ні вітер, ні хмари, ні блискавки, ні градобій не завдали шкоди збіжжю, худобі та обійстю». Цього дня по господарству можна виконувати будь-яку роботу.

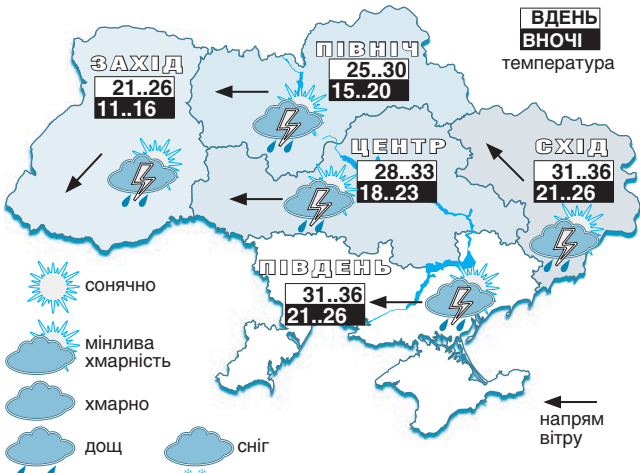
Не варто лише працювати коло сіна — накликає вітряну погоду. Мабуть, за цією прикметою свято і отримало назву. Відзначають старі люди свято вітру ще й тому, що він нерідко добрий помічник у господарській діяльності: тужавіє ниву, заплілює сади і збіжжя, у давні часи обертав вітряки млинів, а в наш час виробляє дешеву екологічно чисту електроенергію.

Усе природа дає людині для існування на планеті. А чи дає людина справедливу оцінку своїм антиприродним діям у повсякденному житті? Над цим питанням слід замислюватися не лише під час глобальних катаклізмів, а й під час виникнення рукотворних нищівних воєн.

НАШ КАЛЕНДАР

- 1 липня — День архітектури України; День Військово-Морських сил Збройних сил України; День працівників морського та річкового флоту
- 4 липня — День поліції України; День судового експерта
- 7 липня — День працівників природно-заповідної служби; Міжнародний день кооперативів; Різдво святого Іоанна-Хрестителя — Свято Івана Купайла
- 8 липня — День родини; День рибалки
- 11 липня — Всесвітній день народонаселення
- 15 липня — День українських миротворців; День працівників металургійної та гірничодобувної промисловості; Всесвітній день навичок молоді
- 16 липня — День бухгалтера
- 18 липня — Міжнародний день Нельсона Манделі
- 28 липня — День хрещення Київської Руси-України; Всесвітній день боротьби із захворюванням на гепатит
- 29 липня — День Сил спеціальних оперативних дій Збройних сил України; День працівників торгівлі
- 30 липня — Міжнародний день дружби; Всесвітній день боротьби з торгівлею людьми

ПОГОДА НА ЗАВТРА



ТЕМПЕРАТУРА ПО ОБЛАСТЯХ УКРАЇНИ НА 28 ЧЕРВНЯ

Область	Ніч	День	Область	Ніч	День
Київська	+15 +20	+25 +30	Черкаська	+15 +20	+27 +32
Житомирська	+14 +19	+24 +29	Кіровоградська	+18 +23	+28 +33
Чернігівська	+15 +20	+25 +30	Полтавська	+18 +23	+27 +32
Сумська	+15 +20	+25 +30	Дніпропетровська	+18 +23	+29 +34
Закарпатська	+11 +16	+21 +26	Одеська	+21 +26	+29 +34
Рівненська	+13 +18	+22 +27	Миколаївська	+21 +26	+30 +35
Львівська	+11 +16	+20 +25	Херсонська	+21 +26	+31 +36
Івано-Франківська	+11 +16	+20 +25	Запорізька	+21 +26	+31 +36
Волинська	+11 +16	+21 +26	Харківська	+19 +24	+29 +34
Хмельницька	+13 +18	+22 +27	Донецька	+21 +26	+31 +36
Чернівецька	+11 +16	+20 +25	Луганська	+21 +26	+31 +36
Тернопільська	+12 +17	+21 +26	Крим	+21 +26	+31 +36
Вінницька	+14 +19	+24 +29	Київ	+18 +20	+28 +30

Укргідрометцентр

Пам'ятаємо жертв катівень НКВС

Микола ШОТ,
«Урядовий кур'єр»

НЕ ЗАБУДЕМО! 77 років тому, коли розпочалася війна між нацистською Німеччиною та Радянським Союзом, у перші її дні в тюрмах Західної України НКВС закатавав десятки тисяч українських патріотів. Лише в поселенні Саліна, що біля міста Добромиль Старосамбірського району, енкаведисти замордували та скинули в місцеву соляну шахту понад три тисячі в'язнів Перемишльської тюрми, жителів округу Перемишля, Нижанкович, Добромиля.

Уже майже 30 років останньої неділі червня тут вшановують їхню пам'ять. На соляному шибі, куди скидали вбитих ув'язнених, встановили пам'ятний знак жертвам НКВС. Біля нього відправили панахиду по невинно убієнних. «Україна буде незалежна лише тоді, коли перебуватиме у Європейському співтоваристві, — зазначив, зокрема, голова Львівської облдержадміністрації Олег Синютка. — Це гарантія того, що такі трагедії, як у Саліні, не повторяться ніколи. Мусимо приходити в такі місця, щоб розуміти та відрізнати правду від брехні, біле від чорного».

Узагалі заходи в Добромилі, за інформацією прес-служби ОДА, розпочалися поминальною панахидою під стінами колишньої тюрми НКВС у цьому місті. Відтак її учасники пройшли пішою ходою до урочища Саліна, поклавши дорогою квіти до могили жертв НКВС у Добромильській тюрмі на міському цвинтарі.

Традиційне віче вшанування пам'яті політичних в'язнів, яких замордували енкаведисти в тюрмах у червні 1941 року, відбулося й у Львові біля меморіалу жертвам комуністичних злочинів. Участь у заході взяли представники влади та громадськості.

Свідцтво про право власності на нерухоме майно, а саме: база відпочинку «Металург», від 04.12.2013 р., серія та номер бланка САС 944819, яка знаходиться за адресою: Донецька обл., Першотравневий р-н, смт Ялта, вулиця Нахімова, буд. 33, видане Реєстраційною службою Першотравневого районного управління юстиції в Донецькій області, на підставі рішення про державну реєстрацію прав та їх обтяжень (з відкриттям розділу) від 04.12.2013 р., індексний номер 8645810, видано державним реєстратором Будика К. І., на ім'я ПАТ «Донецький металопрокатний завод», **вважати недійсним у зв'язку з втратою.**

Наступний номер «Урядового кур'єра» вийде 3 липня 2018 року