



## ГОЛОВА ВЕРХОВНОЇ РАДИ УКРАЇНИ

---

11/10-2142

08.06.2018

Прем'єр-міністру України

**ГРОЙСМАНУ В.Б.**

Шановний Володимире Борисовичу!

Надсилаємо адресований Вам депутатський запит народного депутата України Остапчука В. М., оголошений на засіданні Верховної Ради України 8 червня 2018 року, для розгляду і надання відповіді автору запиту і Голові Верховної Ради України у встановлений чинним законодавством 15-денний термін.

**Додаток:** депутатський запит на 2 арк. у 1 прим.

З повагою

**А. ПАРУБІЙ**

2142



# НАРОДНИЙ ДЕПУТАТ УКРАЇНИ

01008, місто Київ, вул. Садова, 3-А тел.: (044) 255-26-04

«06» червня 2017 року № 69

Прем'єр-міністру України  
Гройсману В.Б.

## ДЕПУТАТСЬКИЙ ЗАПИТ

*щодо використання потужностей  
вітчизняних виробників рухомого  
залізничного складу для потреб  
ПАТ «Укрзалізниця»*

Шановний Володимире Борисовичу!

У 2011 році Кабінетом Міністрів України було прийнято рішення про реалізацію проекту «Повітряний експрес», який передбачав будівництво залізничного сполучення Київ – аеропорт «Бориспіль» за кредитні кошти Експортно-імпортного банку Китаю. Через низку причин цей проект не був реалізований.

Нещодавно Урядом та ПАТ «Укрзалізниця» було анонсовано проект будівництва швидкісного залізничного сполучення з аеропортом «Бориспіль», який значно дешевший за проект «Повітряний експрес». Проект заплановано реалізувати за кошти ПАТ «Укрзалізниця».

Як член підкомітету з питань залізничного транспорту Комітету Верховної Ради України з питань транспорту я відслідковую новини щодо розвитку основної транспортної компанії України – ПАТ «Укрзалізниця».

Але новина щодо використання у цьому проекті вживаних рейкових автобусів викликала у мене, залізничника із 35-тирічним досвідом роботи (з них 12 років – на посаді начальника Південної залізниці), здивування та нерозуміння доцільності такої ініціативи. До того ж, на жаль, таке рішення було прийнято без обговорення у профільних колах фахівців залізничної галузі.

Однією з причин різниці у вартості проектів, з високою вірогідністю, є заплановане використання рейкових автобусів виробництва PESA (строк служби 6-13 років) замість використання нового рухомого складу. На це вказують стислі терміни реалізації проекту, анонсовані ПАТ «Укрзалізниця».

З 2002 по 2006 рік Укрзалізниця вже закуповувала рейкові автобуси PESA, причому перші два рейкові автобуси PESA почала експлуатувати Південна залізниця. На цей час на Південній залізниці працюють 8 рейкових автобусів. Враховуючи паспортний термін експлуатації рейкових автобусів PESA у 6-13 років, майже всі вони відпрацювали свій максимальний ресурс. За результатами дослідження профільними фахівцями питання продовження терміну експлуатації рейкових автобусів PESA, він не був продовжений.

Необхідно зазначити, що відновлення працездатності та ремонт вживаних рейкових автобусів PESA коштуватиме 100 млн. гривень. До ризиків цього проекту слід додати майже повністю зруйновану ремонтну інфраструктуру та відсутність в ПАТ «Укрзалізниця» ремонтної документації від виробника цього рухомого складу.

До всього слід врахувати і соціальну складову. Ситуацію загострює ще й те, що рейкові автобуси використовуються на малодіяльних та віддалених ділянках, де, на



жаль, альтернативи рейковим автобусам немає (Південна, Південно-Західна і Львівська залізниці – Сумська, Чернігівська області та області Західної України). Таким чином, реалізація проекту в анонсованому ПАТ «Укрзалізниця» вигляді лише загострить і до того непросту соціальну ситуацію.

Проект будівництва швидкісного залізничного сполучення з аеропортом «Бориспіль» – це іміджевий проект держави. Планується, що з таким зручним транспортом ділові партнери, гості України і наші громадяни зможуть дістатися столиці з максимальною швидкістю та комфортом. Сучасний новий рухомий склад вітчизняного виробництва у цьому проекті був би відмінною візитівкою України як країни, яка йде в ногу з технологічними досягненнями світу.

Проте, вже не перший рік спостерігається тенденція ПАТ «Укрзалізниця» до уникнення співпраці з вітчизняними машинобудівниками. Так, заява ПАТ «Укрзалізниця» свідчить про наміри скоротити час поїздки з Києва до Одеси до 5,5 годин за рахунок придбання поїздів Talgo вартістю 400 млн. гривень. Проте, використання таких швидкісних поїздів вимагає модернізації всієї залізничної інфраструктури, що за словами заступника міністра інфраструктури України В. Довганя, наприклад, для ділянки від Києва до Одеси буде коштувати 180 млн. гривень. Прийняття рішення щодо проекту потрібно приймати на основі розрахункових даних та дослідної експлуатації швидкісних поїздів, як це було зроблено у 2000-2002 роках на ділянці Київ – Харків, коли перед пуском на постійній основі швидкісного залізничного руху вивчалася можливість експлуатації швидкісних поїздів Talgo, Pendolino, Stadler, Siemens тощо, тому ці заяви виглядають непрофесійно, тим більше з вуст керівництва профільного міністерства, так як поїзди Talgo або інші самі по собі не вирішують питання швидкісного руху, а їх використання одночасно вимагає модернізації всієї залізничної інфраструктури (зокрема, електропостачання, зв'язку, колії). Ці плани є кроком в минуле, а не рухом вперед.

Правильно побудована робота ПАТ «Укрзалізниця» потенційно може не тільки забезпечити повноцінне використання транспортного потенціалу країни, а і завантажити роботою низку вітчизняних підприємств держзамовленнями, запобігти відтоку кваліфікованих фахівців, дати роботу семи працівникам машинобудівних галузей на одного працівника залізничної галузі, і, як наслідок - підтвердити звання України як великої залізничної та промислової держави.

Для реалізації анонсованого пілотного проекту вважаю необхідним використання рухомого складу вітчизняного виробництва. Я впевнений, що національний виробник не поступиться у якості продукту, який задовольнить потреби ПАТ «Укрзалізниця» і вимоги як громадян України, так і іноземних гостей. Зокрема, ПАТ «Крюківський вагонобудівний завод» має і необхідні потужності, і успішний досвід, і кадровий потенціал, і готовність до участі у реалізації такого проекту.

Враховуючи важливість проекту, прошу Вас, шановний Володимире Борисовичу, на засіданні Уряду підняти питання використання потужностей вітчизняних виробників рухомого залізничного складу для потреб ПАТ «Укрзалізниця» та ініціювати проведення експертної наради під Вашим керівництвом або під керівництвом визначеного Вами віце-прем'єр-міністра України, або міністра за участі причетних органів виконавчої влади, зацікавлених організацій, залізничників та профільних фахівців.

З повагою

Народний депутат України



В.М. Остапчук (посв. № 375)