



ГОЛОВА ВЕРХОВНОЇ РАДИ УКРАЇНИ

11/10-1029

02.07.2021

Секретарю Ради національної
безпеки і оборони України

ДАНІЛОВУ О.М.

Шановний Олексію Мячеславовичу!

Надсилаємо адресований Вам депутатський запит народного депутата України Мовчана О. В., оголошений на засіданні Верховної Ради України 2 липня 2021 року, для розгляду і надання відповіді автору запиту і Голові Верховної Ради України у встановлений чинним законодавством 15-денний термін.

Додаток: депутатський запит на 5 арк. у 1 прим.

З повагою

Дмитро РАЗУМКОВ



НАРОДНИЙ ДЕПУТАТ УКРАЇНИ
МОВЧАН ОЛЕКСІЙ ВАСИЛЬОВИЧ

01008, м. Київ вул.М.Грушевського,5

e-mail: movchan-ol@rada.gov.ua

№150/ 398

17 "червня" 2021 р.

Прем'єр-міністру України
Шмигалю Д.А.

Міністру інфраструктури України
Кубракову О.М.

В.о. голови правління
АТ «Укрзалізниця»
Юрику І.І.

Голові Тимчасової слідчої комісії
Верховної Ради України з питань
перевірки та оцінки стану АТ «Українська
залізниця", розслідування фактів можливої
бездіяльності, порушення законодавства
України органами управління зазначеного
підприємства, що призвели до значного
погіршення технічного стану підприємства
та основних виробничих показників
Гришиній Ю.М.

✓ **Секретарю Ради національної безпеки**
і оборони України
Данілову О.М.

ДЕПУТАТСЬКИЙ ЗАПИТ

(у порядку статті 15 Закону України «Про статус народного депутата України»)

щодо недопущення ліквідації профільних
департаментів АТ «Укрзалізниця»

Шановний Денисе Анатолійовичу!

Шановний Олександрє Миколайовичу!

Шановний Іване Івановичу!

Шановна Юліє Миколаївно!

Шановний Олексію Мячеславовичу!

28 травня 2021 р. мною було направлене депутатське звернення №150/389 на ім'я Прем'єр-міністра України Шмигала Д.А., Міністра інфраструктури України Кубракова О.М., голови Наглядової ради АТ «Укрзалізниця» Шевкі Аджунера.

У зверненні я просив вжити заходів щодо збереження в структурі АТ «Укрзалізниця» профільних департаментів (ЦВ, ЦЛ, ЦРП, ЦТех) з забезпеченням регуляторних функцій в галузі залізничних перевезень України для недопущення зниження безпеки руху на залізничному транспорті, дискримінації інших учасників ринку залізничних перевезень, координації дій на рівні сусідніх залізничних адміністрацій та уникнення загрози національній безпеці.

Але мною отримано відповідь від Міністерства інфраструктури вих.№7216/47/10-21 від 11.06.21, в якому проінформували, що рішення про розформування Департаменту з організації внутрішніх та міжнародних пасажирських перевезень вже прийнято, а щодо інших департаментів - то питання їх розформування не розглядалося.

Останнім часом увага вітчизняних учасників ринку залізничних перевезень та представників бізнесу причетних до залізниці, крім іншого, прикута до процесу реформування АТ «Укрзалізниця» та намірів скасування її окремих профільних Департаментів. Так у відповіді Мінінфраструктури зазначено, що на разі мова йде тільки про розформування Департаменту з організації внутрішніх та міжнародних пасажирських перевезень АТ «Укрзалізниця» (надалі – ЦЛ), але розуміючи заплановані перетворення в структурі Укрзалізниці в частині створення бізнес-вертикалей, стає зрозумілим, що будуть розформовані і інші департаменти, такі як ЦРП (приміські перевезення), ЦВ (вантажні перевезення) та ін.

Питання недопущення розформування профільних департаментів, а саме ЦЛ, по якому вже прийнято рішення, стоїть гостро з наступних причин.

Основна функція філії АТ «Укрзалізниця» «Пасажирська компанія» (надалі «ПК») - операційна діяльність з перевезення пасажирів, обслуговування і ремонт рухомого складу. В рамках відповідальності Департаменту з організації внутрішніх та міжнародних пасажирських перевезень АТ «Укрзалізниця» (надалі – ЦЛ) до створення філії «ПК», крім перерахованих вище знаходилися питання нормативного регулювання галузі, організація взаємодії АТ «Укрзалізниця» по пасажирському напрямку на міждержавному рівні в рамках Ради із залізничного транспорту, розробка обґрунтованих тарифів, єдиних норм, правил і технічних вимог до обслуговування пасажирського рухомого складу і його створення.

Створення філії «Пасажирська компанія» необхідно в рамках централізованого управління перевезеннями АТ «Укрзалізниця», як підрозділу, яке в своїй діяльності має суворо дотримуватися встановлених правил і норм, і яке під єдиним адміністративним і функціональним управлінням сконцентрує весь

наявний в УЗ рухомий склад і потужності по його обслуговуванню і ремонту. Багаторічна практика функціонування вертикалі управління сектором пасажирських перевезень на залізницях країн СНД підтвердила доцільність її побудови з урахуванням поділу функцій оперативної роботи і стратегічного розвитку.

За забезпечення оперативної діяльності з перевезення пасажирів, формування поїздів, підбір і навчання обслуговуючого персоналу, поточний і плановий ремонт, а також відновлення рухомого складу відповідали служби пасажирського рухомого складу залізниць - сьогодні філій АТ УЗ.

За технічну політику в питаннях оновлення рухомого складу, формування і реалізацію галузевих і Державних програм, формування тарифів, розробку і узгодження нормативних вимог, координацію дій в рамках Ради залізничного транспорту відповідав Департамент з організації внутрішніх та міжнародних перевезень АТ «УЗ».

На відміну від цього, АТ «УЗ» прийнята концепція про ліквідацію ЦЛ УЗ з перерозподілом функцій даного Департаменту іншим структурним підрозділам. При цьому, більшу частину цих функцій планується передати «Пасажирській компанії» - філії АТ «УЗ».

Як показує досвід роботи «Пасажирської компанії» з моменту її створення, діяльність її направлена виключно на забезпечення діючих пасажирських перевезень. Не приділяється належної уваги питанням перспективного розвитку, узгодження нормативних вимог і особливостей в міждержавному сполученні і інших питаннях не пов'язаних безпосередньо з операційною діяльністю (що, на жаль, показує і міжнародний скандал, що виник в перші дні відновлення пасажирських перевезень на маршруті Київ-Відень) .

Дроблення функцій ЦЛ і передача їх в інші Департаменти АТ «УЗ» без сумніву призведе до істотної втрати керованості процесами, які впливають на конкурентність залізничних пасажирських перевезень в найближчій і довгостроковій перспективі.

Я, як народний депутат України, впевнений у помилковості прийнятого рішення щодо розформування стратегічно важливого для країни департаменту і введення обов'язків із розробки нормативних і регуляторних документів у функції «ПК», так як у експлуатуючої організації завжди є «спокуса» зробити окремі обов'язкові вимоги менш жорсткими з більш широкими діапазонами, що безсумнівно спростить і «знивелює» окремі правила і нормативи. У результаті, цілком можливо, що операційні витрати на технічне обслуговування, обсяги ремонтів, якість використовуваних матеріалів і т.п. зменшаться, але при цьому це неминуче вплине на загальну безпеку перевезень, що в цілому призведе до низької ефективності залізничних перевезень і може загрожувати національним інтересам України.

Сьогодні в Україні необхідно жорстко боротися за повернення пасажирів на залізничний транспорт з автомобільного, проте зробити це без постійного і дієвого контролю з боку профільного Департаменту АТ «УЗ» буде вкрай складно. Як було зазначено раніше, «перевізник», яким є «Пасажирська компанія», в першу чергу, буде зацікавлений в отриманні позитивних фінансових результатів своєї діяльності в даний період, при цьому, питання технічного розвитку і вдосконалення стануть другорядними з точки зору пріоритетності.

З цієї причини, на мою думку, повсякденна операційна діяльність повинна бути розмежована з нормативною, так як інше неминуче приведе до ослаблення

вимог щодо безпечної експлуатації рухомого складу, зменшення рівня комфорту і обслуговування пасажирів. Аналогічна схема використовується і в вертикалі контролю інфраструктури, так Міністерство інфраструктури України відповідає за регуляторні функції, а Укрзалізниця займається залізничним бізнесом. Доцільно таким же чином сформувати і в рамках АТ «Укрзалізниця» вертикалі управління, де за Департаментами (ЦЛ, ЦТ, ЦРП, ЦВ та ін.) повинні зберегтися регуляторні функції, а за створеними філіями АТ «Укрзалізниця» необхідно закріпити функції бізнесу щодо здійснення перевезень пасажирів і вантажів, при неухильному виконанні діючих нормативів.

В найближчій перспективі будуть впроваджені й приватні пасажирські та приміські перевезення. А тому є недопустимим передача функцій зазначених ЦЛ, ЦВ, ЦРП в філії, так як вони є такими ж учасниками ринку, як і приватні оператори. Передача функцій департаментів зацікавленим учасникам ринку – філіям АТ «Укрзалізниця» призведе до дискримінації інших учасників ринку залізничних перевезень та загрожує зменшенню безпеки залізничних перевезень.

Абсолютна більшість пасажирського і вантажного рухомого складу, як України, так і країн СНД, в даний час допущено до безперешкодного міждержавного обігу. З цієї причини, необхідний постійно діючий механізм координації дій на рівні залізничних адміністрацій в нормативному полі. Ця функція повинна залишитися в полі відповідальності профільних Департаментів УЗ при наявності висококваліфікованих фахівців з даних питань в центральному апараті АТ «Укрзалізниця».

Зі створенням філій АТ «Укрзалізниця» по пасажирському і вантажному напрямках доцільно розглянути (в обґрунтованих випадках) зменшення чисельності Департаментів. Проте, це зменшення повинно суворо ґрунтуватися на передачі окремих функцій з Департаментів до філій. При цьому, при концентруванні в Департаментах АТ «Укрзалізниця» функцій з регулювання нормативних вимог, доцільно одночасно з цим посилити роль галузевих Департаментів з ЦТех у розробці та узгодженні нормативних вимог до перспективного рухомого складу, аналізу тенденцій розвитку своїх напрямків у загальній програмі вдосконалення залізниць, як в Україні, так і країнах Європейського союзу, формування (при необхідності) галузевих і Державних програм розвитку залізниць.

Одним з дієвих інструментів, який дозволяє спрогнозувати розвиток пасажирських перевезень в середньостроковій і довгостроковій перспективі є Науково-технічна рада (НТР) АТ «УЗ» основною функцією якого є розгляд основних питань науково-технічної діяльності, визначення пріоритетних напрямків та забезпечення науково-технічного та інноваційного розвитку галузі, а також рішення комплексних завдань науково-виробничого характеру.

Основними завданнями даного органу є:

- участь у формуванні єдиної науково-технічної політики АТ «УЗ» умов забезпечення технологічного процесу перевезень, концептуальних положень інноваційної та інвестиційної діяльності, науково-технічного забезпечення виробничих процесів;

- участь у формуванні плану стратегічного розвитку галузі, форм і методів організації управління виробництвом, комплексного розвитку пропускної спроможності інфраструктури, створення і впровадження сучасного рухомого складу, нової техніки, інформаційних систем і технологій, науково-технічного забезпечення галузі;

- розгляд проектів програм інноваційного розвитку галузі, підготовка рішень по їх реалізації.

Саме профільні Департаменти АТ «УЗ» є тими структурними підрозділами компанії, які і забезпечують підготовку, розгляд та реалізацію зазначених вище цілей.

Міністерство інфраструктури інформує про те, що функції технічної політики в напрямку пасажирських перевезень будуть здійснюватися Департаментом розвитку та технічної політики АТ «УЗ». Однак, вже сьогодні цей підрозділ компанії настільки перевантажений питаннями технічного плану, що не спроможне протягом вже більше 3-х років організувати і провести засідання НТР АТ «УЗ», не дивлячись на велику кількість питань пов'язаних з перспективою розвитку і вдосконалення компанії, в т.ч. пов'язаних з пасажирськими перевезеннями, які розглядаються за залишковим принципом.

У цій ситуації пропонується ліквідувати один з ключових департаментів АТ «Укрзалізниця», які забезпечують функціонування і розвиток пасажирських перевезень.

Вважаємо таке рішення є поспішним і не сприяє цілям реформування компанії, а також несе істотні ризики в частині втрати розвитку пасажирських перевезень в довгостроковій перспективі та безпеки руху на залізниці. В свою чергу, враховуючи, що АТ «Укрзалізниця» є стратегічно-важливим державним підприємством, без виправлення зазначеної ситуації буде створена загроза національній безпеці України.

Враховуючи вищезазначене, вимагаю переглянути концепцію реформування АТ «Укрзалізниця» та вжити заходів щодо збереження в її структурі Департаменту з організації внутрішніх та міжнародних пасажирських перевезень та інших профільних департаментів (ЦВ, ЦРП) при створенні бізнес-вертикалей, з забезпеченням їх регуляторних функцій в галузі залізничних перевезень України для недопущення зниження безпеки руху на залізничному транспорті, недискримінації інших учасників ринку залізничних перевезень, координації дій на рівні сусідніх залізничних адміністрацій та уникнення загрози національній безпеці.

Про результати розгляду запиту прошу повідомити мене у встановлені законодавством терміни.

З повагою

Народний депутат України

О.В. Мовчан
(посв. № 351)