



## ГОЛОВА ВЕРХОВНОЇ РАДИ УКРАЇНИ

---

11/10-268

09.10.2015

Прем'єр-міністру України

**ЯЦЕНЮКУ А.П.**

Шановний Арсенію Петровичу!

Надсилаємо адресований Вам депутатський запит народного депутата України Голубова Д. І., оголошений на засіданні Верховної Ради України 9 жовтня 2015 року, для розгляду і надання відповіді автору запиту і Верховній Раді України у встановлений чинним законодавством 15-денний термін.

**Додаток:** депутатський запит на 4 арк. у 1 прим.

З повагою

**В. ГРОЙСМАН**



# НАРОДНИЙ ДЕПУТАТ УКРАЇНИ

01008, м. Київ, вул. М. Грушевського, 5

*«17» вересня* 2015 р.

Прем'єр-міністру України  
Яценюку А.П.

Міністру інфраструктури України  
Пивоварському А.М.

Голові Комітету Верховної Ради України  
з питань транспорту  
Дубневичу Я.В.

*Щодо вжиття заходів до відновлення конституційного права мешканців Київської, Житомирської, Вінницької, Одеської областей на вільне пересування, поновлення руху потягу №9/10 «Київ-Одеса», недопущення подальшого знищення робочих місць, покращення економічного становища залізничної галузі*

## ДЕПУТАТСЬКИЙ ЗАПИТ

в порядку ст. 86 Конституції України та  
ст. 15 Закону України «Про статус народного депутата України»

*Шановні Арсенію Петровичу, Андрію Миколайовичу,  
Ярославе Васильовичу!*

До мене звернувся Голова Партії захисників Вітчизни Юрій Кармазін щодо відновлення конституційного права мешканців Київської, Житомирської, Вінницької, Одеської областей на вільне пересування, поновлення руху потягу №9/10 «Київ-Одеса», недопущення подальшого знищення робочих місць, покращення економічного становища залізничної галузі.

Із звернення вбачається, що скасування вказаного транспортного сполучення призвело до негативних наслідків, звільнення людей, завдало незручності пасажирам дістатися до таких мегаполісів як Київ та Одеса, спричинило перехід населення на більш небезперечні види транспорту, таких як приватні мікроавтобуси, які, як відомо, не завжди відповідають

вимогам правил безпеки руху, а що найбільш небезпечно – стають учасниками дорожньо-транспортних пригод.

На виконання Основних напрямків реформування організаційної структури та економії експлуатаційних витрат відокремлених та структурних підрозділів Південно-Західної залізниці з 10 листопада 2014 року було скасовано курсування потягу №9/10 «Київ-Одеса», який знаходився на обслуговуванні вагонної станції Жмеринка Вінницької області.

У 2007 р. підприємство вагонної станції Жмеринка атестовано на право виконання відновлення вантажних вагонів. З того часу колектив, в якому працює понад 600 фахівців, виконує практично усі види ремонту, за винятком капітального. Тут також проводиться технічне обслуговування вагонів. Вказаними роботами також займаються ПТО Жмеринка-Подільська, Жмеринка-Вантажна, Гречани, Вінниця, Могилів-Подільський, Кам'янець-Подільський, ПКТО Калинівка, Деражня, Рахни, Холоневська, Бар, Ярмолинці, Гуменці, ППВ Гнівань.

За довгі роки існування підприємства сформувався прекрасний трудовий колектив зі своїми традиціями та династіями. Навіть онуки працюють у виробничих цехах, які створювались та оновлювались їхніми батьками та дідами. Свого часу на цьому підприємстві трудилися прославлені фронтовики. Серед них – два повних кавалери ордена Слави – Степан Половинець та Михайло Фітька.

За більш ніж столітній період жмеринські «лікарі» вантажних вагонів повернули в експлуатацію сотні тисяч одиниць рухомого складу.

За 10 місяців 2014 року дільниця сформувала і відправила більше 11 тис. вагонів, в яких перевезено майже 337 тисяч пасажирів. За цей же період отримано 3 млн. 253 тис. доходу та 1 млн. 681 тис. чистого прибутку Держави.

За 2014 рік здійснено відрахувань до місцевого бюджету близько 5 млн. грн. до Державного бюджету – 12 млн. 831 тис. грн.

Внаслідок відміни курсування потягу №9/10 «Київ-Одеса» звільнено близько 85% працівників вагонної дільниці Жмеринка, значним чином, в більше ніж 10 разів, зменшилися цільові відрахування до бюджетів.

Окрім того, новопризначений потяг «Інтерсіті» «Київ-Одеса» є досить незручним для населення.

Зазначений потяг відправляється зі станції Київ о 16 години 41 хв., прибуває в Одесу о 23 годині 25 хв. У зворотному напрямку поїзд відправляється зі станції Одеса о 5 годині 55 хв. та прибуває до Києва о 12 годині 41 хв.

Таким чином, графік руху потягу «Інтерсіті» «Київ-Одеса» не забезпечує вільного пересування та комфорт для населення, які користуються послугами залізниці з метою дістатися до місць роботи та в особистих цілях.

Хочу зазначити, що вказаний потяг «Інтерсіті» №763/764, внаслідок скасування курсування потягу №9/10 «Київ-Одеса», фактично, залишився

єдиним залізничним сполученням, яке з'єднує так великі міста як Київ та Одеса.

Крім того, прямуючи через територію чотирьох областей, «Ітерсіті» «Київ-Одеса» здійснює лише одну зупинку, що знов таки не забезпечує населення для вільного пересування даного сполучення.

Окремо хочу зазначити, що в умовах важкого фінансового становища Українського народу, вартість квитків на потяг «Ітерсіті» №763/764 є просто космічними. Зокрема, вартість квитка 1 класу складає 541 грн., у вагонах 2 класу складає 320, в той час, коли вартість проїзду у потязі №9/10 в купейних вагонах складала 150 грн., а у плацкарті – 80 грн., що в умовах фінансової кризи змусило значну частину населення відмовитись від послуг залізниці, що завдало негативного ефекту в показниках «Укрзалізниці».

В той же час, скасоване сполучення потягом №9/10 «Київ-Одеса» мало дуже зручний графік для всіх категорій пасажирів адже він відправлявся зі станції Київ о 14 годині 40 хв., прибував в Одесу о 23 годині. У зворотному напрямку потяг зі станції Одеса відправлявся о 00 годині 52 хв. та прибував до Києва о 9 годині 24 хв., що давало змогу населенню спокійно прибувати у зручний для себе час на роботу або відрадження, як в одне, так і в друге місто. Зазначений потяг на шляху прямування здійснював 5 зупинок.

Відповідно, такий графік розкладу вказаного сполучення потягу №9/10 «Київ-Одеса», по кількості зупинок та вартості проїзду, впливав на завантаження потягу по кількості пасажирів та складало близько 94% наповнення потягу, що значним чином впливало на економічні показники для залізниці.

Окрім того, з 1 червня 2015 року набули чинності зміни до правил перевезення осіб пільгових категорій, що стосується і залізничного транспорту.

Відтак, право на безкоштовний проїзд в приміському сполученні та на безкоштовну поїздку пасажирськими поїздами один раз на два роки (туди і назад) або один раз на рік (туди і назад) з 50-процентною знижкою втратили:

- учасники війни та особи, прирівняні до них;
- Герої України, повні кавалерам ордена Трудової слави, герої соціалістичної праці;
- колишні в'язні, в тому числі неповнолітні, концтаборів та гетто, часів Другої світової війни, і діти, які там народились; оstarбайтери;
- дружини (чоловіки) померлих жертв нацистських переслідувань, визнаних за життя інвалідами III групи від загального захворювання, трудового каліцтва та з інших причин, які не одружилися вдруге;
- діти партизанів і підпільників, яких було піддано репресіям, фізичним розправам, гонінням.

Хочу зазначити, що залізничний транспорт є однією з важливих базових галузей економіки України, забезпечує її внутрішні та зовнішні транспортно-економічні зв'язки і потреби населення у перевезеннях.

Діяльність залізничного транспорту як частини єдиної транспортної системи країни сприяє нормальному функціонуванню всіх галузей суспільного



виробництва, соціальному і економічному розвитку та зміцненню обороноздатності держави, міжнародному співробітництву України.

**Залізниці у взаємодії з іншими видами транспорту повинні своєчасно і якісно здійснювати перевезення пасажирів і вантажів, забезпечувати безпеку руху, розвивати сферу транспортного обслуговування народного господарства та населення.**

З метою забезпечення державних і суспільних інтересів, свободи підприємництва і формування ринку транспортних послуг, безпеки перевезень, захисту навколишнього природного середовища Кабінет Міністрів України визначає умови і порядок організації діяльності залізничного транспорту загального користування, сприяє його пріоритетному розвитку, надає підтримку в задоволенні потреб залізниць у рухомому складі, матеріально-технічних і паливно-енергетичних ресурсах.

Закон України «Про основи національної безпеки» визначає національні інтереси як життєво важливі матеріальні, інтелектуальні цінності Українського народу як носія суверенітету і єдиного джерела влади в Україні, визначальні потреби суспільства і держави, реалізація яких гарантує державний суверенітет України та її прогресивний розвиток.

Залізниця є основною організаційною ланкою на залізничному транспорті.

**Метою соціальної держави, якою відповідно до Конституції є Україна, має бути всебічне забезпечення добробуту громадян.**

Вирішення питання щодо відновлення сполучення потягу №9/10 «Київ-Одеса» матиме не тільки економічну й соціальну складову, але є необхідним для забезпечення зайнятості значної кількості населення міста Жмеринка Вінницької області, забезпеченості потреб громадян у залізничному транспорті, підвищення рівня довіри до влади.

На підставі вищенаведеного, керуючись ст. 15 Закону України «Про статус народного депутата України», –

### **ПРОШУ:**

Вжити невідкладних заходів до відновлення конституційного права мешканців Київської, Житомирської, Вінницької, Одеської областей на вільне пересування, поновлення руху потягу №9/10 «Київ-Одеса», недопущення подальшого знищення робочих місць, покращення економічного становища залізничної галузі.

Про вжиті заходи та прийняті рішення повідомити мене у встановлений законодавством термін.

**З повагою,  
народний депутат України**

 **Д.І. ГОЛУБОВ**  
(посв. №334)