



ПУБЛІЧНЕ АКЦІОНЕРНЕ ТОВАРИСТВО
«УКРАЇНСЬКА ЗАЛІЗНИЦЯ»
ПАТ «УКРЗАЛІЗНИЦЯ»

вул. Тверська, 5, м. Київ-150, МСП 03680, тел.: (+380 44) 465-00-00, 465-00-10, факс: (+380 44) 465-00-39, 465-32-44
e-mail: jscuz@uz.gov.ua, www.uz.gov.ua

18.07.2016

№ Ц/4-3/4441-16

Народному депутату України
Ілленку А.Ю.

Шановний Андрію Юрійовичу!

Публічне акціонерне товариство «Українська залізниця» за скеруванням Міністерства інфраструктури України від 30.06.2016 № 6477/45/10-16 розглянуло Ваш депутатський запит від 16.06.2016 № 413-3/587, оголошений на засіданні Верховної Ради України 17.06.2016 і надісланий листом Голови Верховної Ради України від 17.06.2016 № 11/10-2256, щодо призначення прямого поїзда сполученням Балта – Первомайськ – Кіровоград – Київ та повідомляє.

На аналогічне Ваше звернення від 14.06.2016 № 413-3/758 щодо призначення прямого поїзда сполученням Балта – Первомайськ – Кіровоград – Київ Вас було проінформовано листом від 24.06.2016 № Ц/4-3/4155-16 (копія відповіді додається).

Додатки (тільки адресату): на 3 арк. в 1 прим.

З повагою

Голова правління

Член правління

В. Балчун

С. Михальчук

Ромашко 465 41 66



011635

4



ПУБЛІЧНЕ АКЦІОНЕРНЕ ТОВАРИСТВО
«УКРАЇНСЬКА ЗАЛІЗНИЦЯ»
ПАТ «УКРЗАЛІЗНИЦЯ»

вул. Тверська, 5, м. Київ-150, МСП 03680, тел.: (+380 44) 465-00-00, 465-00-10, факс: (+380 44) 465-00-39, 465-32-44
e-mail: jscuz@uz.gov.ua, www.uz.gov.ua

24.06.2016

№ 18/4-3/4155-16

Народному депутату України
Ілленку А.Ю.

Шановний Андрію Юрійовичу!

Публічне акціонерне товариство «Українська залізниця» розглянуло Ваше депутатське звернення від 14.06.2016 № 413-3/758 щодо призначення прямого поїзда в сполученні Київ – Кіровоград – Первомайськ – Балта та повідомляє.

На сьогодні основними проблемними питаннями пасажирських перевезень ПАТ «Укрзалізниця» є значна зношеність рухомого складу; недостатній обсяг фінансування для його оновлення, низький рівень тарифів на перевезення пасажирів та систематичне недоотримання компенсаційних коштів за перевезення пасажирів пільгових категорій від місцевих органів виконавчої влади.

Згідно зі статтею 10 Закону України «Про залізничний транспорт» будівництво і реконструкції магістральних залізничних ліній, об'єктів мобілізаційного призначення, придбання залізничного рухомого складу для перевезень пасажирів у поїздах далекого слідування та місцевого сполучення здійснюється у встановленому порядку за рахунок коштів Державного бюджету України в межах лімітів державних капітальних вкладень.

Слід зазначити, що за роки незалежності України кошти на придбання пасажирських вагонів за рахунок держбюджету не виділялися.

З 1992 року регіональними філіями ПАТ «Укрзалізниця» за власні кошти закуплено лише 562 вагони.

Станом на 01.06.2016 інвентарний парк пасажирських вагонів основних перевезень ПАТ «Укрзалізниця» становить 5 159 од., у тому числі 295 од. (6%) віком до 10 років, 147 од. (3%) віком від 10 до 20 років, 1 349 од. (26%) віком від 20 до 28 років, відпрацювали свій нормативний строк служби (більше 28 років) 3 368 вагонів (65%). Середній вік усього парку пасажирських вагонів ПАТ «Укрзалізниця» складає 29,3 року, загальний відсоток зносу становить 88%. Із зазначеної кількості лише 2948 вагонів знаходяться у робочому парку мають право курсувати у складах пасажирських поїздів та відповідають вимогам нормативної документації. Курсування інших 2211 вагонів у складах пасажирських поїздів унеможливорює їх невідповідність вимогам нормативно документації, зокрема прострочений термін експлуатації більше 28 років

010576

очікування списання, необхідність технічного діагностування та виконання капітально-відновлювального ремонту тощо.

Залізничний транспорт несе значне соціальне навантаження через здійснення приміських та внутрішніх пасажирських перевезень за тарифами нижче економічно обґрунтованого рівня, а також перевезень пільгових категорій громадян, визначених чинним законодавством України. Перехресне субсидування пасажирських перевезень за рахунок вантажних перевезень у 2016 році очікується на рівні 11 млрд. грн.

Збитки від пасажирських перевезень за 2015 рік становлять близько 6,7 млрд. грн., у т.ч. в дальньому сполученні – 3 млрд. грн. та в приміському – 3,7 млрд. грн., заборгованість з боку органів влади за надані послуги з перевезення пільгових категорій громадян складає близько 550 млн. грн.

Збитки за 5 місяців 2016 року складають 3,8 млрд. грн., у т.ч. в дальньому сполученні – 1,9 млрд. грн. та в приміському – 1,9 млрд. грн., заборгованість з боку органів влади – 316 млн. грн.

Це значно обмежує фінансово-економічні можливості залізниць стосовно організації пасажирських перевезень та надання послуг пасажиром у повному обсязі.

З метою збереження потенціалу пасажирського залізничного транспорту залізниця вимушена шукати баланс у забезпеченні соціальних перевезень і наданні комфортних умов для пасажирів та вживати заходів щодо зниження збитковості пасажирських перевезень.

Сполучення Київ – Кіровоград на сьогодні забезпечується 2 причіпними вагонами у складі поїзда № 75/76 Київ – Кривий Ріг – всього 88 місць. Відповідно до проведеного аналізу за 5 місяців 2016 року пряма кореспонденція Київ – Кіровоград становила в середньому за рейс 53 пасажири, зворотно – 68 пасажирів, що відповідно становить 60% та 75% від місткості зазначеної групи вагонів.

Для вивчення пасажиропотоку та зняття соціального напруження для забезпечення перевезень пасажирів у сполученні Київ – Кіровоград з 01.03.2015 по 31.10.2015 було призначено новий денний поїзд № 789/790 Київ – Кіровоград – Київ. Населеність якого становила 34%, пряма кореспонденція в середньому за рейс у сполученні Київ – Кіровоград, Кіровоград – Київ становила по 59 пасажирів, що є дуже низьким показником. Збитки від курсування зазначеного поїзда становили 2,8 млн. грн. У зв'язку з низькою населеністю та його збитковістю цей поїзд було вимушено відмінено.

Для раціонального використання рухомого складу, оптимізації витрат на організацію перевезень, прискорення поїздів та зменшення часу знаходження на шляху прямування необхідним є прокладання руху поїздів за найкоротшим маршрутом. Відхилення поїздів, що прямують у сполученні Київ – Одеса за маршрутом через станції Котовськ, Знам'янку, Кіровоград, Новоукраїнку, Первомайськ-на-Бузі, Врадіївку, Балту, Котовськ, збільшить існуючий маршрут більш ніж на 200 км, що, у свою чергу, збільшить час знаходження поїзда на шляху прямування та значно підвищить вартість проїзду і викличе скарги

пасажирів і буде завідомо збитковим, тому курсування поїзда Київ – Одеса цим маршрутом не планується.

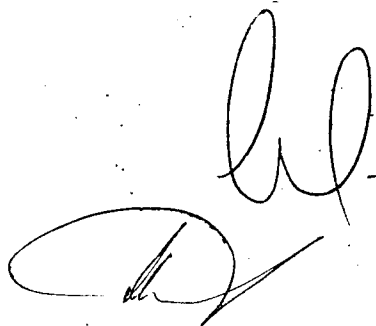
Перевезення пасажирів до/з Києва забезпечується з пересадкою на поїзди відповідного напрямку на вузлових станціях до/з станцій Балта, Врадіївка на станції Котовськ, до/зі станції Первомайськ-на-Бузі на станціях Котовськ, Помічна, до/зі станції Новоукраїнка на станції Помічна.

У разі відмови від заходів, що нині впроваджуються, забезпечити безпечне курсування пасажирських поїздів на напрямках із значним пасажиропотоком буде неможливо.

З повагою

Голова правління

Член правління



В. Балчун

С. Михальчук