



ВЕРХОВНА РАДА УКРАЇНИ

11/10-1650

09.12.2016

Прем'єр-міністру України

ГРОЙСМАНУ В.Б.

Шановний Володимире Борисовичу!

Надсилаємо адресований Вам депутатський запит народного депутата України Колеснікова Д. В., оголошений на засіданні Верховної Ради України 9 грудня 2016 року, для розгляду і надання відповіді автору запиту і Верховній Раді України у встановлений чинним законодавством 15-денний термін.

Додаток: депутатський запит на 3 арк. у 1 прим.

З повагою

Перший заступник Голови
Верховної Ради України

І. ГЕРАЩЕНКО



НАРОДНИЙ ДЕПУТАТ УКРАЇНИ

01008, м. Київ, вул. М. Грушевського, 5, Верховна Рада України

вих. № 37/180
08.12.2016

Прем'єр-міністру України
Гройсману В.Б.

ДЕПУТАТСЬКИЙ ЗАПИТ (у порядку ст. 15 Закону України «Про статус народного депутата України»)

Щодо вирішення проблемних питань залізничного транспорту в Україні

Шановний Володимире Борисовичу!

Залізничний транспорт України є основною складовою транспортної системи та базовою галуззю економіки країни.

Сьогодні залізничний транспорт України включає розгалужену мережу залізниць, розвинену інфраструктуру і значну кількість рухомого складу.

На сьогоднішній день експлуатаційна протяжність головних колій складає 21640 км, що є однієї з найбільших в Європі, 46% з них електрифіковано.

У підпорядкуванні Укрзалізниці є 1447 залізничні станції, 118 залізничних вокзалів. На підприємствах залізничного транспорту працює більше 308 тис. осіб, які забезпечують його цілодобову роботу.

Питома вага залізничного транспорту в загальному обсязі вантажних перевезень становить 56%.

Зважаючи на стан залізничного транспорту сьогодні, невирішеними залишаються проблеми, пов'язані з подальшим успішним функціонуванням галузі.

Важливим є той факт, що питома вага залізничного транспорту в загальній структурі вантажних перевезень має тенденцію до збільшення, що вказує на все більшу значущість підприємств залізничного транспорту для економіки держави.

Так у січні–жовтні 2016р. вантажообіг підприємств залізничного транспорту становив 153,0 млрд.ткм і скоротився на 4,8% до попереднього періоду за 2015 рік.

У січні–жовтні 2016р. залізничним транспортом перевезено у внутрішньому сполученні та на експорт 241,2 млн.т вантажів, але слід зазначити що перевезення брухту чорних металів знизилося на 17,9%, будівельних матеріалів – на 14,8%, лісових вантажів – на 14,0%, залізної та марганцевої руди – на 7,8%, кам'яного вугілля – на 3,2%.

Також слід наголосити, що за підсумками 2015 року перевезення залізничним транспортом: кам'яного вугілля скоротилося на 33%, коксу – 17,8%, нафти і нафтопродуктів – 12,1%, чорних металів – 14,1%, брухту чорних металів – 20,9%, хімічних та мінеральних добрив – 12%, будівельних матеріалів – 16%, що подекуди спричиняло технологічні простоя на підприємствах.

Однак, ця надважлива галузь економіки нашої країни як транспортна система, має ще безліч проблем.

Основні фонди Укрзалізниці значно зношені. Експлуатація фізично застарілого рухомого складу призвела до підвищення вартості ремонтних робіт і зниження якості та безпеки перевезень.

Рухомий склад, який функціонує на залізницях України, не лише зношений, а й морально застарілий. Пасажирські і вантажні вагони та локомотиви не відповідають технічним вимогам сьогодення, тому вони потребують не лише модернізації, а й заміни на більш досконалі та сучасні.

Виходячи з того, що залізничний транспорт є досить фондомістким, він вимагає значної кількості довгострокових інвестицій. Так як власні ресурси залізниць невинно знижуються, а можливості держави обмежені, підприємствам залізничного транспорту необхідно шукати додаткові джерела фінансування інвестицій.

Найбільш перспективними джерелами інвестиційних вливань у галузь можуть бути кошти вітчизняних та іноземних інвесторів.

Однак, зниження темпів зростання економіки країни призвело до критичного рівня фінансового стану підприємств залізничного транспорту, неможливості оновлення основних фондів, зокрема і рухомого складу, і неможливості вдалої реалізації інноваційно-інвестиційних проектів.

Не вдається забезпечити достатній рівень інвестицій у галузь, без чого неможливий її подальший розвиток.

Низький рівень ефективності роботи ПАО «Укрзалізниця» пов'язаний з державною монополією на інфраструктуру і перевезення, високим ступенем зносу і прогресуючим старінням основних фондів галузі.

Скорочення частки українського залізничного транспорту на традиційних і перспективних світових ринках та відсутність умов для зміни цієї тенденції й інтеграції України у світові транспортні ринки вже призвело до вкрай негативних проблем, як втрати традиційних торгівельних партнерів, так і зменшенню прибутку всієї держави.

Так, на засіданні Кабінету Міністрів України 2 листопада 2016 року, керівник «Укрзалізниці» Войцех Балчун заявив, що «Укрзалізня» з квітня місяця 2016 року знаходиться у стані технічного дефолту. За його словами, технічний дефолт викликаний головним чином через взяті підприємством кредитів в іноземній валюті і що з рахунків «Укрзалізниці» продовжують в примусовому порядку стягувати борги, мова йде про сотні мільйонів гривень (<https://focus.ua/country/359922/>
<http://forbes.net.ua/news/1423413-balchun-v-ukrzaliznyce-prodolzhaetsya-tehnicheskij-defolt>
<https://www.rbc.ua/rus/news/balchun-zayavil-tehnicheskom-defolte-ukrzaliznytse-1478083351.html>
<http://fakty.ua/224972-balchun-ukrzal-znicya-perezhivaet-tehnicheskij-defolt>
<http://fakty.ictv.ua/ru/ukraine/ekonomika/20161102-balchun-zayavyv-pro-defolt-v-ukrzaliznytsi-ta-poskarzhivsvya-na-brud/>).

Враховуючи вищевказане, прошу надати мені обґрунтовані відповіді на наступні питання –

що робить Уряд для:

1. підвищення операційної ефективності та оптимізації витрат залізничного транспорту;
2. забезпечення адаптації галузі до сучасних умов та потреб економіки країни;
3. підготовці комплексної стратегії розвитку транспортної галузі;
4. активізації інвестиційної діяльності та розробці конкретного плану дій по залученню іноземних та вітчизняних інвесторів;
5. підвищення якості наданих послуг згідно з міжнародними та європейськими стандартами;
6. удосконалення фінансово-економічної системи ПАО «Укрзалізня»;
7. впровадження тарифної політики згідно з реальними проблемами та потребами промислових галузей української економіки;
8. оптимізації структури управління послуг.

Шановний Володимире Борисовичу, на підставі вимог ст. 15 Закону України «Про статус народного депутата України» прошу надати мені відповідь в установлений термін згідно з чинним законодавством.

З повагою

Народний депутат України

Д.В.Колесніков
(посвідчення № 180)