



ГОЛОВА ВЕРХОВНОЇ РАДИ УКРАЇНИ

11/10-83

10.02.2017

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 10 лютого 2017 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

А. ПАРУБІЙ



НАРОДНИЙ ДЕПУТАТ УКРАЇНИ

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

вих. № 06/180
18.01.2014 р.

Прем'єр-міністру України
Гройсману В.Б.

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

**Щодо ситуації у транспортному
секторі економіки України**

Шановний Володимире Борисовичу!

За підсумками січня-листопада 2016 року в транспортній галузі спостерігаються різноспрямовані тенденції. З одного боку, кожен другий показник говорить про те, що транспортний сектор помалу починає "видужувати", але проблемних напрямів, де падіння триває, залишається немало, це:

- на 4,4% знизився вантажообіг залізничного транспорту (на який доводиться майже 58% від їх загального об'єму), на 1,4% - об'єми перевезення вантажів. Зокрема, на 14,2% зменшилися перевезення залізницями лісових матеріалів, на 14,0% - лому чорних металів і будівельних матеріалів; на 7,8% - залізної і марганцевої руди; на 2,5% - вугілля; на 0,4% - хімічних і мінеральних добрив. Залізничники відчують гострий дефіцит в рухомому складі і вже все частіше не в змозі вчасно задовольняти заявки на перевезення вантажів. Через це металургійні підприємства вимушені працювати в умовах дефіциту сировини і зазнавати додаткові збитки із-за складної логістики і в результаті чого втрачати обсяги виробництва і експортну виручку. Коли б не ряд перешкод у сфері вантажних залізничних перевезень і постачань металопродукції на металургійні заводи, обсяги виробництва стали могли б досягти в Україні 15-16 млн тонн, що

забезпечило б додаткових валютних надходжень до державного бюджету у розмірі \$1,8 млрд. США

- значно впав вантажообіг (основний показник економічної ефективності галузі) в сегменті водного транспорту (- 26,1%). Неприємним фактом залишається вкрай низький рівень використання цього самого екологічно чистого і економічно ефективного виду транспорту (довідково - якщо в країнах ЄС на водні перевезення припадає біля 15% вантажообігу, то в Україні цей показник складає менш 1%), а перевезення пасажирів водним транспортом в січні-листопаді скоротилися на 21,4% за 11 місяців 2016 року (перевезено всього 0,5 млн. чоловік, і за цим показником Україна відкинута на рівень 30-х років минулого століття).

- незадовільні результати роботи показує й автомобільний пасажирський сектор (пасажирообіг скоротився на 1,3%), гірше, ніж в досить провальному минулому році, працював і міський електрифікований транспорт: тролейбусний (-3,0% з пасажирообігу і -3,8% по кількості перевезених пасажирів), трамвайний (- 5,3% та -5,6%).

Глибока криза, що уразила Україну в транспортному секторі, дуже б'є по досить розвиненій в країні галузі транспортного машинобудування.

За минулий рік 2016 року три авіабудівні заводи не отримали жодного замовлення усередині країни. Самі авіабудівники, схоже, також не бачать особливих перспектив зростання внутрішнього попиту, більше сподіваючись на можливий розвиток спільних підприємств по складанню авіаційної техніки в Ірані, Саудівській Аравії й на інших нових ринках. Практично простоюють суднобудівельні заводи, заробляючи в основному не суднобудуванням, а судноремонтом. Поки лише словами залишаються заяви про намір відродити військово-морський флот, про масштабне будівництво пасажирських судів мови взагалі не йде, а риболовецький флот зовсім знищений за останні три роки, наостанок оголосивши про намір продати усю "океанську флотилію" (що складається нині з 4-х судів).

Ще парадоксальніша ситуація з оновленням парку залізничного рухомого складу. Профільне міністерство і "Укрзалізниця" продовжують скаржитися на його стан, де загальний коефіцієнт його зносу складає 86,6%, а частка вагонів віком до 10 років складає всього 6%.

Менеджер "Укрзалізниці" В.Балчун анонсував грандіозні плани на 2017 рік по оновленню рухомого складу, але ключовий момент його бачення реалізації цього завдання – це значне збільшення тарифів (на 25-35%, що абсолютно необґрунтовано, проти чого вже досить різко виступив й профільний міністр В.Омелян, а також практично усі галузеві асоціації та об'єднання промислових підприємств). Через збільшення тарифів на залізничні перевезення "Укрзалізниця" може втратити об'єми перевезень, тому що підприємства будуть вимушені скорочувати об'єми виробництва із-за нерентабельності замовлень.

Нажаль, криза в транспортному секторі економіки України продовжує підривати економіку нашої держави

У зв'язку з вищевикладеним, на підставі вимог ст.15 Закону України "Про статус народного депутата України" прошу надати обґрунтовану відповідь на порушені питання разом із планом заходів по виводу з кризи підприємств транспортної галузі в термін згідно з чинним законодавством.

З повагою
Народний депутат України



Д.В.Колесніков
(посвідчення №180)