



№ 4 від 04.10.2016 р.

**Президенту України
п. Порошенко П.О.**

**Копія:
Прем'єр-міністру України
п. Гройсману В.Б.**

Шановний пане Президенте !

На залізницях України останнім часом склалася вкрай критична ситуація з перевезеннями вантажів, особливо насипних у напіввагонах та вагонах-зерновозах, що в скорому майбутньому може привести до колапсу в країні і, на нашу думку, стає загрозою національної безпеки.

Відсутність необхідної кількості напіввагонів та зерновозів, жахливий технічний стан наявного рухомого складу, та вихід з ладу більшої кількості локомотивів, призвели до зупинення деяких виробництв, неможливості виконання планів по завантаженні та вивезенні вантажів на ділянках залізниць, які обслуговуються тепловозною тягою. Так, невеликі підприємства по 2-3 місяці не отримують вагони для відвантаження своєї продукції, по 600-800 завантажених вагонів простоюють до 15 діб на вузлових станціях через відсутність локомотивної тяги, на окремих дирекціях залізниць України дефіцит тепловозів складає від 60% до 90%. Таким чином, підприємства малого та середнього бізнесу повністю втратили можливість користуватися послугами залізничного транспорту при перевезенні насипних вантажів.

Ці проблеми призвели до вимушеної переорієнтації відправки масових вантажів з залізничного на автомобільний транспорт, що веде до збільшення кінцевої вартості продукції, і як наслідок, до погіршення стану автомобільних доріг, оскільки такі вантажі перевозяться автомобілями-великовагозовими.

На наш погляд, дана ситуація склалася внаслідок послідовного, за останні 20 років, знищення залізничної галузі. Закупівля нового рухомого складу та локомотивів була практично мізерна. Натомість величезна кількість рухомого складу була списана або безоплатно передана приватним структурам, таким як Лемтранс, Інтертранс, Трансфорвардинг і т.д. Мільярди гривень були виведені з залізниці під час правління президента Януковича. Ця тенденція

1

продовжується і зараз, так, в серпні 2016 р. 11,5 млн. грн. переведено з УЗ в статутний фонд приватної СК «Інтер-Поліс». З 2012 р. на залізниці розпочалося реформування, яке привело до повної централізації управління та розподілу фінансових потоків через центральний апарат, створення різного роду Центрів, які ніякої відповідальності за невиконання своїх обов'язків по забезпеченню рухомим складом не несуть, але за рахунок попередньої оплати за перевезення вантажів непогано себе почувають і при цьому розробили таку систему передоплати, при якій у клієнта повинна бути подвійна добова сума попередньої оплати, яка веде до затримки відправки вантажів, особливо у вихідні дні, і як результат збільшує дефіцит вагонів. Наприклад, в Словачії, Польщі, клієнти залізниць сплачують після надання послуги і мають відтермінування оплати рахунків від 15 до 30 днів. Це є дійсно партнерська співпраця державних залізниць зі своїми клієнтами.

Філіям (управлінням) залізниць, дирекціям та начальникам станцій в даній ситуації відведена роль статистів – їх роль відзвітувати за так звану «погрузку і вивантаження», при чому весь розподіл наявного рухомого складу здійснюється через центральний апарат «Укрзалізниця» в Києві.

Складається враження, що стару залізничну номенклатуру дана ситуація влаштовує, оскільки це джерело постійної величезної корупції, а нове керівництво ПАТ «Українська залізниця» і Міністерства інфраструктури України вкрай непрофесійне і мало обізнане з реаліями залізничних проблем.

Виходячи з вищенаведеного, пропонуємо:

1. Терміново, на рівні Уряду країни, із залученням фахівців та громадських організацій, розглянути питання перевезення насипних вантажів і забезпечення перевезень тепловозною тягою.

2. Перейти на європейський рівень розрахунків при перевезенні вантажів залізничним транспортом: «Надав послугу – отримай кошти», або, як варіант, здійснення клієнтом передоплати за перевезення вантажів в розмірі 50% вартості, а решту – після відправки вантажу.

3. Суттєво зменшити тарифи за перевезення вантажів у власних вагонах, які збудовані на вітчизняних вагонобудівних заводах, що дасть можливість приватним структурам закупити новий рухомий склад і підніме вагонобудівну галузь України, яка зараз практично стоїть без замовлень.

4. Збільшити матеріальну відповідальність залізниць:

- в 2-3 рази за неподачу рухомого складу під завантаження на погоджені перевезення через АС «Месплан»;

- подвоїти розмір штрафу за користування приватними вагонами більше термінів доставки.

**З повагою,
Президент асоціації
“Європейська спілка
транспортників України”**



Хромчак І.Д.