



# ГРОМАДСЬКА РАДА

## ПРИ ЗАКАРПАТСЬКІЙ ОБЛАСНІЙ ДЕРЖАВНІЙ АДМІНІСТРАЦІЇ

88000 м. Ужгород, пл. Народна, 4; тел./факс: (0312) 69-61-36

№ 68

« 11 » березня 2013 р.

**Міністру інфраструктури України  
п.Бурбаку М.Ю.**

***Шановний Максиме Юрійовичу!***

Констатуючи майже безповоротну втрату позицій України як транзитної держави на ринку міжнародних залізничних перевезень і захищаючи права та інтереси територіальних громад Закарпаття в умовах нинішнього вкрай важкого соціально-економічного стану в країні та зважаючи на вимоги суспільства стосовно широкомасштабного наступу громадськості на викоренення корупції у всіх ешелонах влади з терміновим впровадженням суспільно-політичних та економічних реформ в державі, ***звертаємось до Вас, шановний Максиме Юрійовичу, як до представника влади «Народної Довіри» щодо невідкладного вирішення на найвищому рівні державної влади нагальних проблем у залізничній галузі та вжиття конкретних заходів спрямованих на ліквідацію різного роду корупційних схем, які й далі продовжують діяти в транспортному комплексі України, блокуючи транзитні можливості України та знищуючи ринок термінально-транспортних послуг на західних кордонах України.***

Особливо це наглядно видно в діях керівництва Укрзалізниці, які й сьогодні продовжують тактику відкритого мародерства галузі, знищення останніх ознак транзитних можливостей України та ринку термінально-транспортних послуг на західних кордонах України. Ні для кого не секрет, що управлінська команда УЗ, яка знаходилася за штурвалом у той чи інший момент часу, завжди (і до помаранчевих, і під час помаранчевих, і за часів біло-блакитних) вважала УЗ своєю приватною власністю, що було чітко видно по результатах тендерних закупівель, поділу монополістом контрагентів на «рідних» та «пасинків», кланово-кумівський кадровій політиці і т.п. Однак, формалізувати у попередні роки відносини власності щодо УЗ (себто приватизувати) таки нікому не вдавалося в силу ряду причин, як-то : конкуренції різних політико-економічних угруповань, частої зміни правлячих політичних команд за останні роки, зосередження ресурсів на більш привабливих секторах приватизації, зрештою завеликими габаритами потенційного об'єкта поглинання і його соціальним навантаженням у вигляді пасажироперевезень. Зрозуміло, що т.з. «стабілізація політичної ситуації» і

«вибудовування вертикалі влади», або, простіше кажучи, ситуація, коли «ніхто не заважає», дали, зрештою, змогу предметно почати реалізацію завдання отримати УЗ у користування задурно, без огляду на реальні потреби ринку залізничних перевезень України, потреби суб'єктів господарювання – контрагентів залізниці та інтереси суспільства як такого.

Причому, «реформи» керівники УЗ почали, не чекаючи створення нормативної бази для реформування з двох великих завдань :

1. Зменшення до мінімуму баласту, а саме: пасажирські перевезення, бо вони збиткові і завжди будуть збиткові через їх соціальне значення.

2. Встановлення монопольного контролю (з наступною у майбутньому приватизацією) над вантажними перевезеннями, які власне і роблять УЗ комерційно привабливою структурою.

Кроки по вирішенню першого завдання із зрозумілих причин мали широкий суспільний резонанс і в результаті увага суспільства була переключена хоч і на соціально-важливе, але з точки зору обсягу фінансових ресурсів значно менше питання, ніж зміни у галузі вантажних перевезень, які складно охарактеризувати інакше, ніж масштабний корупційний переділ ринку обсягом в мільярди гривень. Керівництво УЗ вирішило піти шляхом своїх російських колег і практично ліквідувати інвентарний парк вантажних вагонів, формально оголосивши його приватним у повному розумінні цього слова, залишивши його у ніби то державній власності, при цьому фактично привласнила фінансові потоки від його використання через фірми-прокладки, про наявність яких знають всі транспортні компанії як в Україні, так і за кордоном. Ця система й до сьогодні працює без збоїв. Керівництво УЗ далі на своїх посадах і надії на те, що їх заміна на інших посадовців ліквідує корупцію в галузі вбачається просто безглуздою.

Закарпатська обласна рада Рішенням двадцять шостої сесії V скликання № 1015 від 05.11.09 року в свій час направляла Президенту України, Голові Верховної Ради України, Прем'єр-міністру України ***Звернення щодо критичності ситуації та незворотних втратах залізничного комплексу України.*** Це Звернення було підтримано депутатами Рівненської облради (Рішення №1471 від 18.12.09) та Волинської облради (Рішення №37/30 24.12.09). Однак, протягом 2010-2011 років, незважаючи на чисельні звернення громадськості та влади на місцях до керівників країни, Укрзалізниця, прикриваючись кризовою ситуацією щодо падіння обсягів міжнародних перевезень, під приводом реформування залізничного комплексу України, ***розпочала вживати заходи, спрямовані на різке скорочення робочих місць як на підприємствах залізниці, так і в супутніх галузях.***

В січні 2012 року силами громадськості Закарпаття була проведена ґрунтовна аналітична робота та здійснені «Експертні висновки громадської експертизи щодо проведення Державною адміністрацією залізничного транспорту України «Укрзалізниця» реформування залізничної галузі України», які були направлені в Міністерство інфраструктури України,

Укрзалізницю, Голові та членам Координаційної ради з питань розвитку громадянського суспільства, правоохоронним органам та ряду інших урядових відомств. Однак, жодної реакції на ці звернення до цього часу не відбулось.

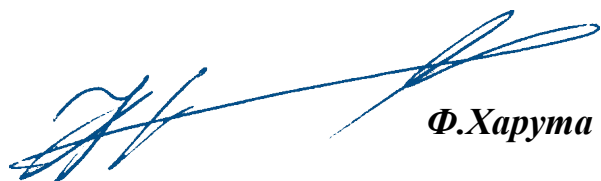
Причому, нинішня **ситуація, внаслідок так званих реформаторських дій «Укрзалізниці» набула вже катастрофічних наслідків.** Сьогодні в залізничній галузі вже розпочались незворотні процеси повної втрати Україною позицій на міжнародному ринку залізничних перевезень і конче потрібне термінове всебічне розслідування стану справ за участі силових структур під контролем громадськості з постійним моніторингом ситуації як в УЗ, так і у всьому транспортному комплексі держави.

Враховуючи вищезазначене, з метою забезпечення дійсної інтеграції національної транспортної системи в міжнародний транспортний ринок, відновлення повноцінного використання транзитного потенціалу України та зважаючи на те, що для західних областей України, які безпосередньо межують з країнами ЄС, діяльність залізничного комплексу є життєво важливою і соціально значимою для територіальних громад, а проблеми залізничної галузі потребують невідкладного, оперативного та прозорого реагування з боку нинішньої влади, **вимагаємо вжиття термінових та конкретних заходів, спрямованих на ліквідацію різного роду корупційних схем, які й далі продовжують діяти в транспортному комплексі України, блокуючи транзитні можливості України та знищуючи ринок термінально-транспортних послуг на західних кордонах України. Задля відновлення втрачених позицій на ринку міжнародних залізничних перевезень та ефективного використання наявних потужностей транспортної інфраструктури на прикордонних територіях України з країнами ЄС, в контексті повернення процесу реформування залізничного комплексу України в цивілізаційне русло, вважаємо за необхідне термінове проведення за обов'язкової участі громадськості інвентаризаційного стану справ в УЗ, з подальшим розглядом результатів в уряді країни та застосуванням кадрових люстраційних висновків.**

Додаток: Експертні висновки громадської експертизи щодо проведення реформування Державною адміністрацією залізничного транспорту України «Укрзалізниця» з додатками.

З повагою та сподіванням на результативну співпрацю,

Голова Громадської ради  
II скликання



Ф.Харута