



УКРАЇНА

МІНІСТЕРСТВО ІНФРАСТРУКТУРИ УКРАЇНИ

пр-т Перемоги, 14, м. Київ, 01135, Україна
тел.: (+38 044) 351-40-96, 351-49-20, 351-40-01, факс тел.: (+38 044) 351-48-45
www.mtu.gov.ua, код ЄДРПОУ 37472062

Заступнику Секретаря Ради
Національної безпеки та оборони
Литвиненку О.В.

Шановний Олександрю Валерійовичу!

У відповідь на Ваш лист від 30.12.16 № 2398/14-1-6 щодо забезпечення підготовки матеріалів до засідання РНБО України стосовно розв'язання кризової ситуації у сфері залізничного транспорту, що загрожує національній безпеці України Міністерство інфраструктури повідомляє наступне.

20 квітня 2016 року розпорядженням Кабінету Міністрів України № 282-р було призначено Балчуна Войцеха головою правління публічного акціонерного товариства "Українська залізниця".

Міністерством, як органом, що відповідає за формування політики в залізничній галузі, проведено системний аналіз ситуації, яка відбувається в роботі ПАТ "Українська залізниця", пов'язаної з діяльністю новопризначеного голови правління В. Бальчуна та членів правління.

При порівнянні статистичних даних роботи підприємства та звітів правління виявлено факти постійної маніпуляції з боку правління, в частині дуже некоректного оприлюднення більшості експлуатаційних та фінансових показників компанії за рахунок використання за основу планових показників роботи на 2016 рік, та не використовуючи для порівняння фактичні показники 2015 року.

Останнім часом в інформаційному просторі лунає значна кількість заяв керівника ПАТ "Українська залізниця" про перешкоджання його роботі, втручання з боку третіх сил, блокування реформ в галузі з боку різних міністерств та відомств, в тому числі з боку профільного міністерства.

Однак системний моніторинг роботи правління ПАТ "Українська залізниця" за останні місяці показав, що фактично організовано системне маніпулювання думками, а такими гучними заявами створюються захисна завеса, цілю якої є необхідність відволікти увагу від фактичного стану речей в галузі за останні декілька місяців.

Процес адаптації нової команди не просто затягнувся, він з кожним днем нарощує відставання з відновлення стабільної роботи підприємства.

Аналіз фактичних показників роботи за вересень - грудень та прогнозів показників діяльності на 2017 рік, показаних у проекті Фінансового плану ПАТ "Українська залізниця" підтверджує найгірші прогнози по роботі призначеного правління ПАТ Українська залізниця та не показує перспективи позитивних змін.

На момент призначення правління ПАТ "Українська залізниця" у травні 2016 року до управління було передано стабілізоване за друге півріччя 2015 року підприємство з затвердженим фінансовим планом та більш ніж 5 млрд. грн. на рахунках.

Однак за весь час управління новим керівництвом УЗ практично не вирішено жодного питання розвитку експлуатаційної стійкості та кожного місяця йде стрімке погіршення фінансово-економічних та експлуатаційних показників підприємства.

Відповідно до проведеного аналізу загальна сума фінансово-економічних втрат для підприємства за результатами роботи правління ПАТ "Українська залізниця" за 2016 рік складе майже 15,913 млрд. грн., в тому числі:

недоотримання доходу від діяльності - 7,611 млрд. грн.

невиконання плану капітальних вкладень - 2,5 млрд. грн.

переплата до бюджетів - 2,983 млрд. грн.

втрати від збільшення витрат на перевезення - 1,821 млрд. грн.

збитки від простою власних промислових підприємств - 0,991 млрд. грн.

Такі результати роботи стали можливими завдяки тому, що керівництвом ПАТ "Українська залізниця" не вважає за пріоритет забезпечення потреб суспільства в перевезенні вантажів та пасажирів, а також не займається щоденною експлуатаційною роботою.

Внаслідок цієї проблеми, без будь яких пояснень майже 6 місяців простояли без роботи власні промислові та ремонтні підприємства, зірвано проведення закупівель запасних частин, вузлів та деталей для їх ремонту, що спричинило зрив підготовки необхідної кількості локомотивів та вагонів для забезпечення обсягів перевезення.

Недоліки з забезпеченням локомотивами значно погіршили показники експлуатаційної роботи, наслідком чого стало збільшення собівартості перевезень, що ще більш погіршило економічну ситуацію підприємства.

Розрахункові рахунки підприємства перетворені фактично у депозитні рахунки, на яких довгий час зберігаються великі суми коштів, при цьому заблоковано придбання необхідних матеріалів для забезпечення безпеки руху поїздів.

Маючи всі необхідні інструменти для забезпечення виконання умов за зовнішніми заборгованостями у вересні-жовтні допущена ситуація зриву зобов'язань, врегулювання якої спричинило додаткові фінансові втрати. Програно низку судових справ, що вже призвело до списання з рахунків УЗ близько 800 млн. грн., а також з високою вірогідністю буде списано додатково мінімум 600 млн. грн. Незважаючи на неодноразові доручення Міністерства, досі не сформовано команду і не найнято фінансових консультантів з

реструктуризації заборгованості УЗ, що не дозволяє вивести компанію з технічного дефолту.

Окрім цього існує дуже багато інших факторів, які вказують на зупинку плану реформування галузі залізничного транспорту, так як за останні 7 місяців не розроблено та не подано на затвердження жодної програми дій з реформування та не втілено в дію програму боротьби з корупцією та інших програм розвитку галузі. Відсутня стратегія розвитку підприємства, не визначені пріоритети модернізації рухомого складу та інфраструктури. Постійні зміни складу тендерного комітету та ускладнена процедура тендерних закупівель призводить до численних зловживань та хронічній залежності УЗ від постачальників, насамперед, дизелю, що фактично неодноразово ставило УЗ на межу зупинки і нездатності забезпечити відповідний обсяг перевезень.

Непрозора кадрова політика призводить до схвалення невірних управлінських рішень, які мають хаотичний характер і вкрай негативно впливають на щоденну роботу.

За останні місяці суттєво погіршився стан взаємовідносин між працівниками підприємства та керівництвом ПАТ “Українська залізниця” внаслідок відсутності відкритого соціального діалогу та недоугою кадрової політики, внаслідок якої безсистемно зменшено чисельність персоналу підприємства більш ніж на 27 тис. осіб, при чому звільнилися у першу чергу молоді спеціалісти дуже важливих для залізничних підприємств спеціальностей.

За час простою заводів та промислових підприємств втрачено майже 30% висококваліфікованого персоналу.

Величину загальних втрат держави, промислових та аграрних підприємств, бізнесу можна оцінювати за різними критеріями, але за даними експертів різних асоціацій загальні збитки складають понад 50 млрд. грн.

Станом на початок грудня 2016 року правління ПАТ “Українська залізниця” розпочався новий етап ескалації взаємовідносин між залізницею та бізнесом в рамках планування підвищення вартості тарифів на перевезення, що на фоні наднизької експлуатаційної ефективності та невміння керування таким підприємством викликає лише обурення та ставить під загрозу затвердження фінансового плану залізниці на 2017 рік в реальних показниках.

Окремої уваги заслуговує бездіяльність керівництва ПАТ “Українська залізниця” щодо вкрай важливого для нашої країни проекту Шовковий шлях, а саме: побудова транзитного коридору та початку експлуатації власних поромів (плани по паром № 1 з травня, паром № 2 з червня не виконано, досі ситуація вивчається). При цьому слід відмітити, що з жовтня 2016 року запущений проект Європа - Грузія- Азербайджан - Іран з відправленням порому з порту Констанца (Румунія) без участі України. Зволікання з проведенням переговорного процесу призвело до падіння обсягів транзиту у 2016 році на 29%, така тенденція збережеться і у 2017 році.

Крім того, відсутність допуску Служби Безпеки України на роботу з державною таємницею у голови правління ПАТ “Українська залізниця” В.Балчуна та членів правління з травня 2016 року унеможливорює продовження

дозволу на провадження діяльності пов'язаної з держаною таємницею, який спливає 20 січня 2016 року, що ставить під загрозу виконання літерних рейсів та стратегічних завдань покладених на підприємство в умовах війни з Російською Федерацією.

Ураховуючи вищезазначене, Міністерство інфраструктури надає відповідні інформаційні матеріали, пропозиції до проекту рішення та проект плану антикризових заходів.

Додаток: згадане на 12 арк.

(зус тільки адресату)

З повагою,

Міністр інфраструктури України



В. Омелян