



Вих. № 10
від 18 січня 2016 року

Президенту України **Порошенку П.О.**
Прем'єр-міністру України **Яценюку А.П.**
Віце-прем'єр-міністру - Міністру регіонального розвитку,
будівництва та ЖКГ України **Зубку Г.Г.**
Міністру інфраструктури України
Пивоварському А.М.
Міністру економічного розвитку і торгівлі України
Абромавичусу Айварасу
Міністру юстиції України **Петренку П.Д.**
Голові Державної регуляторної служби України
Ляпіній К.М.
В.о. голови правління ПАТ «Укрзалізниця»
Завгородньому О.В.
Голові Державного агентства автомобільних доріг України
Батищеву А.В.
Президенту Американської Торгівельної Палати в Україні
Гундеру А.
Учасникам Всеукраїнської спілки виробників
будматеріалів

*Укрзалізниця дорожчає.
Укравтодор – штрафусь.*

ВІДКРИТЕ ЗВЕРНЕННЯ ВИРОБНИКІВ БУДМАТЕРІАЛІВ

I. Укрзалізниця «приїхала»... (як дзеркало українських реформ)... при щорічному збільшенні тарифів.

Електровозам по 40 років.

Тепловози зносилися на 90%.

5,8 тис.км залізничних колій потребують капітального ремонту.

0,2-0,3 тис.км ремонтуються на рік.

Вагонний дефіцит покривали тисячами вагонів Білорусі та Литви.

Кредитна заборгованість залізниць близько 50,0 млрд.грн.

Укрзалізниця перманентно «реформується» до сьогодні:

Не довго думали реформатори: 2016 рік – чергове підвищення залізничних тарифів на 20, 30, 40%, а для позакласних вантажів (будматеріали: щебінь, цегла, плитка керамічна і т.д.) – підвищення на 50% і більше...

Представники промисловості пропонують:

1. Не поспішати, об'явити мораторій на підвищення тарифів.
2. Провести внутрішню оптимізацію Укрзалізниці.
3. З надією підтримують як останні кадрові зміни в Укрзалізниці, так і наміри реформувати УТЛЦ: ліквідувати фірми-прокладки, від яких лише штучний дефіцит вантажних вагонів та «прокладочні» тарифи...
4. Віримо у можливість укласти прямі договори на перевезення Укрзалізницею, УТЛЦ без штучних посередників.
5. Підтримаємо заявлене уже не вперше: різницю тарифів, інвестиційну складову консолідувати і публічно витратити на оновлення вагонного та тягового парку (очікується – немалий плюс 11,0 млрд.грн.).
6. І тоді Уряд, Міністерство і Укрзалізниця вправі і в моралі будуть оперувати новими тарифами.

Цінуємо місію Укрзалізниці, але:

За період з 2006 по 2015 рік:

- вартість цегли провідних підприємств зросла на 107%;
- залізничний тариф на перевезення зріс на 496%;
- перевезення глини каолінової зросло з 26,7 грн. до 159,0 грн. за тону.

То хто ефективніше працює: реальна економіка, бізнес чи державна монополія?

Суспільство пам'ятає, в період Кірпи Г.І. та Кучми Л.Д. залізниця – генератор ділової активності та відродження інфраструктурного транспортного будівництва. Залізниця тоді здолала зневіру та безпорадність в Україні.

В сьогоднішній залізниця ледь виживає і стишує ходу економіки країни.

Укрзалізниця сьогодні знову може стати дзеркалом економічних реформ, якщо!!!!

1. Дослухається висновків і рекомендацій Американської торгівельної палати в Україні:

Будьте обережні, зберігайте поступовість і публічність, адже прогноз зростання цін виробників на 2016 рік – 10-12%, прогноз підвищення залізничних тарифів монополіста – 25-50%.

Врахуйте: буде зменшення вантажоперевезень ...

2. Зігнорує позицію Міністерства економічного розвитку і торгівлі України:

Підвищення тарифів залізниці не протирічає прогнозам Мінекономрозвитку щодо зростання цін від виробника.

Звідки знати лібералам-дерегуляторам, що при вартості тонни щебеню гранітного 100 грн., уже тепер транспортна складова становить 55-60 грн. і зростає суттєво.

II. Укравтодор штрафус.

Просимо Мінекономрозвитку та Мінінфраструктури призупинити «реформу» в автоперевезеннях – Постанову КМУ від 21.10.2015 року № 869: якщо автоперевізник перевищить обмежену вагу на вісь на 5%, то штраф – 827 грн., якщо на 50% - штраф 7,7 тис.грн. Оштрафований автомобіль не матиме права рухатися.

1. Обмеження в паводок та хурделицю, літню спеку застосовуються і сьогодні – і це правильно.
2. Вагові параметри автотранспорту запізно огульно вводили: Україна – міжнародна транзитна, сільськогосподарська та сировинна держава, і уже здавна має вантажівки 40-тонні та більші, але їх маршрути визначені і в основному сталі.
3. За кожним маршрутом органи місцевої та центральної влади разом із бізнесом ухвалюють заходи щодо вчасного ремонту визначених ділянок і т.д.
4. Словом, почали не з того кінця: накупили імпортованих вагових комплексів, визначили штрафи і узаконюють рекет.
5. Потрібно дороги будувати і ремонтувати, створити гідний великої держави Спеціальний дорожній фонд.

Не збирати-здирати кошти, а заробляти. І тут підприємства будівельної галузі підтримають і Уряд, і залізничників, і дорожників.

Чекаємо на публічні роз'яснення, а також просимо надіслати відповідь на e-mail: info@avbmv.com.ua, avbmv@mail.ru.

З повагою,
Президент Всеукраїнської спілки
виробників будматеріалів



I.M. Салій