

СТЕНОГРАМА

засідання Комітету з питань транспорту

від 4 лютого 2015 року

Веде засідання голова Комітету ДУБНЕВИЧ Я.В.

ГОЛОВУЮЧИЙ. Шановні запрошені, представники міністерств! Ще мають бути у нас, мають підійти, запізнюються: заступник міністра фінансів, перший заступник міністра фінансів Єкатерина Згуладзе і міністр інфраструктури, не фінансів – міністр МВС, Єкатерина Згуладзе, і міністр інфраструктури Андрій Пивоварський (вибачився, він запізнюється, але повинен прийти на комітет).

Починаємо засідання комітету. Присутніх 13 членів комітету, є кворум, більшість є. Вам розданий порядок денний, шановні члени комітету. Прошу взяти його за основу, бо зараз ми... будуть ще деякі поправки і зміни в комітеті.

Хто за те, щоб взяти за основу, будь ласка, голосуйте. Хто - "за"?
Утримався? Проти?

Щодо розданого порядку денного по пункту другому законопроекту 1179, автором якого є народний депутат України Фаєрмарк. Від депутата прийшов лист, що він не зможе бути присутнім на комітеті. У зв'язку з тим, що немає автора законопроекту, є пропозиція це питання зняти з розгляду.

Також по третьому питанню: законопроект 1037, автором якого є Міщенко, народний депутат. Також немає автора законопроекту. Знімається з порядку денного.

І питання перше, яке стосується проекту постанови щодо відновлення руху приміського електропоїзда. Також немає автора, але в мене є пропозиція, що давайте розглянемо і відхилимо з формулюванням щодо таких питань, тому що ці питання зовсім не є у віданні Верховної Ради, бо питання відновлення...

Давайте обговоримо. Є пропозиція це питання залишити і зараз його розглянути, і прийняти рішення.

Питання четверте залишається. Питання п'яте залишається.

Хто за такий порядок денний, щоб зняти два законопроекти, розгляд двох законопроектів – 1179 та 1037 – і остальні питання залишаються у порядку денному. Хто за таку пропозицію і затвердження порядку денного, прошу голосувати. Хто – "за? Утримався? Проти? Дякую.

Розглядаємо питання перше – про проект Постанови про відновлення руху приміського електропоїзду. Я хочу надати слово голові підкомітету Поберу Ігорю Миколайовичу, питання розглядалося на підкомітеті.

Прохання включати мікрофон, ведеться стенограма.

ПОБЕР І.М. Нашому комітету поступило питання від наших колег депутатів Кузьменка, Горбунова, Березкіна і Ларіна щодо відновлення електропоїзда Олександрія-Вознесенськ № 6331. І як голова комітету вже сказав, це не є питання відання нашого комітету. Але, наскільки Міністерство інфраструктури в своїх висновках від 22.12.14 року не підтримало зазначений проект постанови, надало ґрунтовні пояснення щодо прийнятих Укрзалізницею рішень стосовно графіку руху приміських електропоїздів і просить прийняти рішення щодо його відхилення, мотивуючи це тим, що цей поїзд є збитковий практично, а дотації і підтримки на даний момент немає.

Слід підтвердити, що висвітлення авторами законодавчої ініціативи питання не відносяться до компетенції Верховної Ради. Оскільки таких питань в кожного з нас буде виникати багато або в кожного, особливо в мажоритарних кандидатів, і до нас, списочників, звертаються, дійсно, люди про відновлення тих поїздів, які закрили. У нас на Тернопільщині, що стосується поїзда, який іде через Гусятин, це Івано-Франківськ–Київ, який колись ходив. Але це ж ми не можемо заставити те, що не стосується нашого комітету. Це можна прийняти політичне рішення, але це не буде правовим.

І з огляду на вище викладене пропонуємо рекомендувати Верховній Раді за результатами розгляду в першому читанні Постанови Верховної Ради України про відновлення руху приміського поїзда Олександрія-Вознесенськ відхилити.

ГОЛОВУЮЧИЙ. У кого які ще є зауваження, пропозиції? Представники міністерства, прошу, скажіть.

СНІТКО М.П. Директор Департаменту залізничного транспорту Снітко Микола Петрович. Міністр вибачився, він на Кабінеті Міністрів, під'їде зараз.

Шановний Ярослав Васильович! Шановні депутати! Я хотів би подякувати за те, що ви з розумінням віднеслися до цього питання. Є нормативно-правова база, яка дає нам можливість приймати рішення про призначення і про відміну приміських поїздів в приміському сполученні своїми внутрішніми документами. Зрозуміло, що на сьогоднішній день є багато питань по всіх областях, по всіх залізницях про відміну чи призначення приміських поїздів, але кожний підхід іде тільки мотивуючи економічно обґрунтованим, і ми практично вимушені скорочувати, тому що на сьогоднішній день компенсація, яка передбачена з місцевих бюджетів, виконується на рівні 17-20 відсотків. Практично відсутність компенсації з місцевих бюджетів не дозволяє на сьогоднішній день оновлювати рухомий склад.

Весь аналіз, який проводиться, приймається рішення по населеності поїздів. Якщо населеність сьогодні не дозволяє хоч максимально якимось забезпечити експлуатаційну спроможність нашого рухомого складу на даних ділянках, приймається рішення про відміну таких поїздів або про скорочення обмеження маршруту слідування.

Ми розуміємо всю соціальну відповідальність і напруженість, тому там, де можна зберегти напрямок або можливо забезпечити іншим рухомим складом

(або рейковим автобусом, або укороченою схемою моторового рухомого складу), ми будемо це виконувати із розумінням відноситися до соціальних перевезень. Тому я дякую за увагу, за підтримку, що ця постанова не може бути підтримана, і ми користуємося нашими наказами, які зареєстровані в нашому Міністерстві юстиції.

У мене все.

ГОЛОВУЮЧИЙ. Дякую. Ще в когось є які зауваження?

Шановний Миколо Петровичу, шановні члени комітету, я хочу зауважити, що ми рішення, яке зараз зачитав голова підкомітету щодо відхилення цієї постанови, вона стосується тільки в цій частині, що ми прекрасно розуміємо, що не маємо права відновлювати... робити практику, що постановами через Верховну Раду відновлюються маршрути. Але, попри те, ми хочемо... Хочу вам наголосити як представнику Міністерства інфраструктури, що дуже багато маршрутів, особливо приміських поїздів були зняті в свій час "Укрзалізницею". І зараз, на жаль, розглядається ще питання щодо зменшення перевезень залізничним транспортом приміських маршрутів та поїздів, які міжміського слідування. Це недобре, це неправильно, тому що це збурює суспільство, збурює людей. І дуже важливе питання є в частині, коли залізниці надають послуги, пускають приміські поїзди, але дають замало вагонів, мотивуючи тим, що немає відремонтованих вагонів, немає нормальних умов і люди набиваються. Мало того, що зменшена кількість приміських поїздів чи поїздів дальнього слідування, а ще зменшення самих вагонів призводить до величезної кількості людей, які набиваються в ці вагони, це неправильно. Залізниця подає... надає послуги, вона збирає за це кошти і люди повинні їздити в нормальних умовах. Попри те прошу, я звертаю вашу увагу, особливо це стосується залізниці, Львівської залізниці, де багато є звернень, стосується Одеської залізниці, да, і з рештою решт, я думаю, що це така ситуація є на всіх залізницях. Тому особливу увагу звертаю і в мене пропозиція є, що давайте

приймемо ще, попри відхилення цієї постанови приймемо рішення комітетом, звернутися до усіх залізниць, щоби надали нам інформацію, які поїзди, які були зняті, маршрути були зняті в 2014 році і що планується ще знімати, і чи розглядається питання зняття ще яких напрямків, по яких напрямках зняття поїздів. І тоді ми побачимо, щоб правильно контролювавши і проведемо засідання, нараду, щоб окремо по цьому болючому питанню.

Слово має пан Віталій

_____. Добрий день, колеги, я би хотів, щоб разом з тою інформацією про зняття нам надавали якісь адекватні вирішення на заміну, що було утворено на заміну. Можливо це були якісь там інші швидкісні поїзди чи щось подібне. Тому що просто знімати, то просто немає що пояснювати виборцям... Тому що, дійсно, ми як "Укрзалізниця" надає послуги, людина хоче заплатити, хоче проїхати, а деколи не має на це змоги. От ми нещодавно з вами говорили не міський поїзд, а пасажирський.

Разом з тим, хотів би підняти ще таке питання, про якість надання послуг у поїздах, особливо в поїздах "Інтерсіті", де я так для себе зрозумів, є один монополіст, який надає послуги харчування і по якості питання, і по ціні так само.

Їздять люди, не тільки українці, а їздять люди із-за кордону і, коли, вибачте, будь ласка, чай коштує 14 гривень, я не знаю, це напевно трошечки не правильно. Це так...

ГОЛОВУЮЧИЙ. Дякую, шановні члени комітету! Ставиться питання на голосування щодо зачитаної головою підкомітету паном Побером Ігорем щодо відхилення даної постанови, рекомендації Верховній Раді щодо відхилення при голосуванні даної постанови номер (1413). Хто за таке рішення, прошу проголосувати. Хто - "за"? Утримався? Проти?

І наступне питання. Звернутися до "Укрзалізниці" від комітету з наданням інформації щодо поїздів, які були зняті в 2014 році, маршрутів поїздів. Що планується щодо зняття чи відновлення маршрутів в 2015 році? Це перше питання. І бачення "Укрзалізниці", замінення цих знятих маршрутів, альтернатива, яке їхнє бачення? І друге, дуже важливе питання, це які компанії обслуговують в поїздах харчуванням, в поїздах "Інтерсіті" та в інших поїздах, нехай нададуть нам інформацію, і по яких цінах? І на яких цінах, чи проводились тендери, чи не проводилися, як проводилися, ким проводилися? Хто за таку пропозицію, прошу голосувати.

Хто – "за"? Утрималися? "Проти"? Дякую. Рішення прийнято.

Подивимось на відповідь, яке є керівництво "Укрзалізниці" і в подальшому, згідно наданих нам відповідей, приймемо рішення на черговому комітеті щодо запрошування представників керівництва "Укрзалізниці", разом з керівництвом Міністерства інфраструктури, щоб по окремим напрямкам, це пасажирські перевезення, а також, я думаю, що дуже багато є вже проблем щодо грузових перевезень в системі "Укрзалізниці".

Слухаю вас, Микола Петрович.

_____. Ярослав Васильович, я дякую, що ви з розумінням віднесли до проекту постанови, який пропонувався. Тут сидять керівники департаментів "Укрзалізниці", вони чують ваші зауваження, вони обов'язково будуть враховані, відпрацьовані. І я хотів би довести до шановних народних депутатів, що ми сьогодні розглядаємо питання в комплексі так, як ви говорите. Є сьогодні нічні поїзди, є сьогодні швидкісні поїзди, які ми впроваджуємо, "Інтерсіті", "Інтерсіті+" і є приміський рухомий склад. Зрозуміло, що із збиткового стану вивести ці перевезення неможливо, 8 мільярдів, я думаю, що ви знаєте, що це є збиток для "Укрзалізниці", але ми розуміємо, що таке

пасажир сьогодні. Тому огульно ніхто відмінати не буде, так, як ви сказали, ми проаналізуємо, там де можна зробити альтернативу, ми її впровадимо.

І просили б у вас підтримки тільки в якому плані? Це просто прохання, я думаю, що це міністр озвучив би без мене: 22 роки ми дотуємо економіку держави і це зрозуміло. Багато хто і сьогодні я бачив люди, залізничники, які розуміють, що таке сьогодні рухомий склад. І без підтримки держави, я просив би це також зафіксувати, ми все зробимо те, що ви нам сказали сьогодні, вирішити питання практично неможливо. Я не говорю про 25 пільгових категорій і некомпенсованих 416 мільйонів за 2014 рік. Є у нас проблеми і правильно ви сказали, неповна схема поїздів – це більший бич для пасажирів, особливо в ранковий і вечірній час по підвозу пасажирів на робочі місця в Київ, з Києва, в Львів та в інші.

Тому я просив би, так, ми говоримо багато про монетизацію пільг і я просив би підтримати нас в тому плані, що без цього ми просто, ну пройде час, пройде ще рік-два, але як би ми не могли, далі тарифи ми не підвищуємо. Ми звичайно розберемося, є можливо перекося в тендерній закупівлі, ми вам відповідь обов'язково надамо з обґрунтуванням і якщо треба, поправимо тих людей, які неправильно діють сьогодні в швидкісній компанії. Але я просив би зафіксувати також те, що якщо це можливо сьогодні в комітеті, що необхідно розглянути питання в комплексі.

Ярослав Васильович, ви правильно сказали, якісь знайти рішення по пасажирським перевезенням на рівні державному.

Дякую за увагу!

ГОЛОВУЮЧИЙ. Владислав Атрошенко, будь ласка.

АТРОШЕНКО В.А. Шановний пане Голово, шановні колеги! Я вибачаюсь, що я не безпосередньо по порядку денному, але дуже важливе питання і користуючись нагодою, що тут є фахівці "Укрзалізниці" саме.

Дивіться, одне питання, коли ми розглядаємо зняття якось маршруту і це питання скажімо однієї ступені скажемо серйозності, чи важливості. А інше питання, якщо існуючі маршрути роками мали в певних населених пунктах зупинки там двоххвилинні, чи хвилинні і зараз от без пояснень ці зупинки скасовані. І виборці задають питання, чи можна повернути ці зупинки на тих самих маршрутах.

От ви можете загально хоча би, ну, яке пояснення і яка процедура, щоб ви звернули на це увагу, тому що ви не звертаєте увагу на листи народних депутатів, і воно далі так існує, ну, як кажуть: "царство в царстві".

_____. Я хочу тут ... Ми повинні звернути обов'язково не тільки на народних депутатів і на людей, які звертаються. Якщо приміський електропоїзд, він має зупинятися на зупиночних платформах практично всіх, приміський. Тому що він є приміським.

А міжнародні поїзди. Якщо міжнародний, то, дивіться, як би я хотів пояснити. Якщо можна, буквально пару хвилин раз запитання є.

Сьогодні класично ми привикли до того, що приміський електропоїзд, він є приміським. І зона обмеження приміського повинна бути на рівні 150, до 120 кілометрів, 150. Ми ж вами, не маючи раніше і рухомого складу, який сьогодні є регіональний і міжрегіональний, ми їдемо на відстані 350 кілометрів, що в правилах технічної експлуатації не передбачено, тобто наші нормативні документи. Але життя є життя. У нас немає поїздів регіональних, міжрегіональних. Ми сьогодні виконуємо приміськими поїздами, ті, які відпрацювали нормативність термін служби на відстані, ті, якими можемо проїхати. Те, що стосується міжнародних поїздів, сполучені, практично

графікові зупинки, там, де вводяться ... Ну, для того, щоб скоротити час поїзда в дорозі, міжнародний поїзд, і це вимагають від нас міжнародні договірні відносини між країнами сусідніми. Вони говорять про те, що їхати в наших нічних поїздах комфортно, добре, але дуже довго. Таким чином, дві хвилини стоянки, якщо ми обираємо міжнародного поїзда, ми повинні замінити альтернативним поїздом, і це ви правильно підняли питання, нашим внутрішнім пасажирським поїздом, або регіональним, або міжрегіональним поїздом. Тому кожне питання я окремо ми розглядаємо. Я не думаю, що сидять керівники, які не думають. Але ми готові розглядати ваші листи і приймати обґрунтовані рішення.

Сьогодні, на превеликий жаль, ми втратили практично міжнародні перевезення. І знову ж причина не в тому, що нас не бачить Європа або нас не бачить ... Київ-Берлін був поїзд? Був. Будучи в Берліні, нам говорять про те, що ми б хотіли бачити цей поїзд сьогодні в Берліні наші люди, які там, посольство України. А, на превеликий жаль, немає коштів на оновлення і купити поїзд сьогодні і відновити сполучення між Київ – Берлін, це було б нагально. Потом підняти питання, дивіться, далі ми сьогодні втрачаємо міжнародні перевезення, це один сегмент був в "Укрзалізниці", який був доходним, все інше – збиткове, внутрішні перевезення – збитки, приміські – збитки. Сьогодні між Росією і Україною, ми повинні про це говорити, в нас сполучення зупинено. Російські поїзди на Україну вже не ходять. Ми своїми поїздами поки що здійснюємо перевезення на Росію. Як буде далі – ми не знаємо. Тобто міжнародне сполучення ми втрачаємо. По Криму ми також зупинили наші перевезення пасажирські до Новоолексіївки, тому що ми не контролюємо нашу зону на Автономній Республіці Крим. І так потихеньку, потихеньку ми той сегмент, який був, трошки десь хоч жеврів в грошовому еквіваленті як доходний, рахували, ми там, на превеликий жаль, втрачаємо. Тобто ситуація сьогодні в пасажирському сегменті, вона є, ну, важкою. Ми готові розглянути, якщо будуть дійсно звернення народних депутатів, а, можливо, і адміністрацій, людей по цим поїздам, які, Київ – Чернівці постійно ви звертаєтесь, Київ –

Івано-Франківськ, ці поїзди ми відпрацюємо, те, що можемо – ми робимо. Коли треба додати там поїзд, то єсть вагони СВ чи вагони купейні, ми це також робимо, але це вже на межі просто виживання, от так я вам скажу.

ГОЛОВУЮЧИЙ. Дякую, Микола Петрович.

Давайте, ну, це ще один, ще лишній раз докажує, що треба, ми звернемося від комітету і тоді чітко по графіках подивимося. Бо ми не можемо витягувати з контексту і дивитися. Ми повинні зрозуміти, якщо нададуть комітету і спільно засівши подивитися: ага, отакі питання, отакі зняли, замінили таким-то маршрутами, де не замінили – пояснення, чому не замінили. Ну, для нас як профільного комітету відповідь, що, вибачте, ми не можемо чи нема коштів, не підходить. Давайте будемо підходити чітко і професійно це питання.

Так, будь ласка.

ЛІНЬКО Д.В. Дмитро Лінько, Радикальна партія.

Користуючись нагодою, хотів би запитати, тому що я звернення уже писав письмове, але ще відповіді не отримав. Яка ситуація по вагонам пасажирським та вантажним, які залишилися в Республіці Крим окупованій? Як ви бачите їх повернення? І на Донбасі це питання уже ставилося на засіданні, коли було виїзне у Краматорську. І чи контролюєте ви зараз? Тому що надійшла інформація, що зараз активно орендуються вагони українські в Російську Федерацію. Чи ви це контролюєте, передачу в оренду цих вагонів? Щоб ми потім не залишилися, коли ми повністю розірвемо будь-які сполучення з Росією, якщо таке станеться, щоб потім знову так не сталося, що там тисячі вагонів в Російській Федерації опиняться. І як ми будемо повертати вагони з Криму? Це реально є вирішенням проблем в середині країни. Ми ці вагони, якщо заберемо, то ми їх можемо пустити на внутрішні рейки. А які ви

бачите, чим ми можемо допомогти і взагалі чи якось займаються цим вирішенням питання? Дякую.

_____. Я поспробую вам відповісти на це запитання. Я думаю, що я тут можу говорити те, що як би народний депутат повинен почути.

Практично між Кримом і материковою частиною ми не зупиняли ні пасажирські перевезення, ви знаєте до визначного часу, і вантажні перевезення. Ми користувалися Законом України про тимчасово окуповану територію, в якій було, що якщо це стосується захисту інтересів нашого населення, ми продовжуємо цю роботу по перевезенню. Ми, користуючись цим законом, знаходили, хоча авіаційне сполучення було призупинено повністю, ми продовжували роботу. Проте, було рішення Ради національної безпеки і оборони України. Ми не можемо не виконати це рішення. І з 26.12 телеграфною вказівкою ми обмежили рух пасажирських поїздів між материковою частиною і Республікою Крим. Пояснюю, з чим це пов'язано.

Якщо ми сьогодні не признаємо з вами про те, що Автономна Республіка Крим вона не є... що це наша державна власність, про те, що це наша територія, ми не маємо права заключати ніякі угоди із нашими залізничниками, які залишилися в Криму. Чому? Тому що ми тоді цим документом признаємо те, що ми признаємо анексію Криму. Ми довго над цим думали.

Рішення приймали вже, я ж говорю, що виносилось на РНБО.

Друга теза. Ми задали собі запитання і нам Служба безпеки це так роздає. Ви контролюєте територію? Колійне господарство, електрифікацію, безпеку руху на непідконтрольній території Автономної Республіки Крим? Ми сказали, що ні.

Тому перше питання. Ми не контролюємо питання безпеки.

Друге питання. Це те, що вони нам не підпорядковуються, ці люди. І коли рішення РНБО, ми не могли його оспорювати, ми зупинили пасажирські і так само вантажні перевезення.

Коли не здійснювали перевезення на територію, де проходять бойові дії, були під обстрілами, коли машиністи вискакували з локомотиву, лягали в яри, ми також ці перевезення здійснювали. Але все-таки з боязню того, що міг снаряд в любий час попасти в поїзд. Або у вагон, або в електропоїзд, в дизель-поїзд. Знову ж таки, рішення було прийнято на самому високому рівні, що ми також повинні були обмежити наш рух потягів.

_____. Я вибачаюсь, я це все розумію. Але ми не про обмеження, а як забрати вагони тепер. Конкретне питання.

_____. Як забрати вагони конкретно в Автономній Республіці Крим.

_____. Миколо Петровичу, я уточню. Яка кількість вагонів залишилася в Криму? І скільки з них є державними вагонами, вагонами "Укрзалізниці", державного підприємства? І скільки є приватних компаній? Якщо у вас є ці цифри, то, будь ласка, назовіть.

І ваше бачення, можливість їх повернення на материкову частину. І які робляться для цього, що робиться для цього.

_____. Все, доповідаю. Що стосується вагонів, які знаходяться на території Автономної Республіки. Більше 4 тисяч вагонів вантажних, - в порожньому і завантаженому стані, - ця інформація повністю у нас є. Ця

інформація є по вагонах "Укрзалізниці", інвентарному парку. Ця інформація є по приватних компаніях, яких там вагони залишилися. Повна інформація.

_____. Ми говоримо тільки про Крим зараз, так?

_____. Про Крим, так, це тільки я говорю про Крим. Десь порядку 50 на 50. 50 відсотків, там 2 тисячі з лишнім вагонів "Укрзалізниці", там у завантаженому і порожньому стані, і приватних компаній різних. Навіть російські компанії, які заїхали в Крим, вони не можуть сьогодні забрати, також звертаються.

Варіант вирішення питання. Можливо, я думаю, що ці вагони Крим віддасть, вони їм не потрібні. Вирішення питання: якщо буде прийнято рішення про те, що ми зможемо здійснювати переведення, рішення РНБО (той, хто дав заборону, той може і відмінити заборону). Тому тільки таким чином ми могли б працювати по вивезенню цих вагонів.

Питання піднімається сьогодні на рівні Кабінету Міністрів. Буквально вчора це питання, в листі ми звернулися до Кабінету Міністрів. Я думаю, що тут треба приймати рішення. Іншої відповіді я дати на сьогоднішній день, на жаль, не можу.

ГОЛОВУЮЧИЙ. Владислав Атрошенко.

АТРОШЕНКО В.А. Я, вибачте, хотів тоді, якщо можна, почути якусь узагальнюючу відповідь: який взагалі зараз баланс рухомого складу? Тобто для того, щоб виконувалися всі заяви, 100 відсотків, яку ви бачите необхідність, потребу у вагонах, різних? І в тому числі по міжнародних угодах, у вас там чи

лишаються ті вагони в країнах, які платять штрафи, їм вигідно платити штрафи і не повертати ці вагони, які віддані уже більше року? Це перше питання. Тобто баланс і де ці вагони зараз, скільки їх поза межами України, скільки їх не вистачає в Україні, скільки їх зараз поза межами?

І друге питання. Враховуючи дефіцит рухомого складу, скажіть, будь ласка, ну, зараз же ж ви антикорупціонери всі, так? То чи от практика усіх приватних компаній, які транспортні послуги здійснюють по тарифах більше, ніж "Укрзалізниця", ви їх будете припиняти роботу чи будуть нові просто компанії під нових керівників?

_____. Ну, для мене питання трішки закручене. Я хотів би уточнення: пасажирські ми маємо на увазі чи вантажні? Вантажні вагони?

На сьогоднішній день на залізницях України порядка 40 відсотків вантажних вагонів є приватної форми власності, тобто приватної форми власності.

В оренді я... зрозумійте, якщо би я знав всі цифри.... на превеликий жаль я не зможу вам відповісти, якщо можемо, то ми вам дамо письмову відповідь. Але я хотів би сказати, що при сьогоднішньому падінні обсягів вантажних перевезень, а падіння прийшло досить серйозне проти трьох років, тариф, тобто транспортні перевезення, впали майже на 40 відсотків, внутрішні перевезення також на сьогоднішній день на превеликий жаль падають.

Тому я хотів би сказати, що вантажних вагонів сьогодні всіх видів і полу-вагони, криті, ви знаєте, що були, можливо, ажіотаж невеличкий виникав і по зерновозах в Укрзалізниці, буквально тоді, коли масово відправляли зерно в порти були, але це не причина дефіциту парку – це причина, особливо по зерновозах, причина ефективності їх використання.

Ефективності використання, тому що так сьогодні працює наш агропромисловий комплекс і компанії, які відправляють зерно. Тобто якщо ми

маємо порядка там 3 тисячі зерновозів в експлуатації, то їх зовсім достатньо для вивезення такої кількості зерна.

Можна говорити сьогодні не про дефіцит вагонного парку, можна говорити про старіння вагонного парку, якщо правильніше так сказати. От полу-вагони, які сьогодні в інвентарному парку, вони практично 85 відсотків їх знос.

Можна говорити про якість підготовки вагонів до перевезення. Це скарги, які поступають від вантажовідправників, тому що латати той вагон, який сьогодні вже відпрацював нормативи, йому продовжили термін служби, про це можна говорити. Але сьогодні я запевняю, що вагонів пока достатньо.

Те що стосується арештованого майна, такої інформації я сьогодні не зміг..... тому що я працюю в Мінтрансі, а не в Укрзалізниці, ми можемо таку інформацію надати, якщо комітет хотів би получить інформацію більш таку... щоб я от не завів десь не в те русло.

ГОЛОВУЮЧИЙ. Ми почули. Слово надається пану Володимиру, будь ласка.

_____. Микола Петрович, дуже дякую за вичерпну відповідь по Криму. Хочу сказати, що отримуємо дуже багато звернень, бо це рішення зупинило вітчизняну скляну промисловість, яке отримувало... Ви теж мали отримувати це звернення і завдало великої шкоди металургійній промисловості. Бо саме українські підприємства не можуть отримувати сировину з Криму.

І питання. ви посилалися на рішення Ради з національної безпеки та оборони. Ми, відверто кажучи, займалися цим питанням, не знайшли такого рішення. Можна просто попросити його надати, щоб розуміти, де вирішувати це питання.

_____ . Я можу вам тільки сказати. А надати я не можу. Це рішення є через канали, які я туди не ввійду.

_____ . Ні, ну чекайте! Це ж має бути якась відкрита інформація.

_____ . Це не відкрита інформація.

_____ . Це не відкрита інформація? Там просто в самому рішенні заборона...

_____ . Це закриті рішення, яке є заборона. Тому я його сказати як народним депутатам маю право, а так...

_____ . Ні, чекайте. А от просто цікаво. А депутати мають право діставати копію таких рішень?

ГОЛОВУЮЧИЙ. Дивіться... у мене пропозиція. Як голови комітету. Ми від комітету звернемося до Міністерства інфраструктури, на основі якого рішення (і номер, і вихідними даними)... щоби вони надали всю вихідну документацію на комітет, щоб ми... згідно якого були призупинені перевезення в Автономну Республіку Крим.

ГОЛОС ІЗ ЗАЛУ. *(Не чути)*

_____. Тоді побачимо. Звернемося в РНБО... пропозиція є, щоб звернулися від комітету в РНБО, в Міністерство інфраструктури...

_____. Ми дамо вам інформацію.

ГОЛОВУЮЧИЙ. І найдемо цю середину. Тому що дуже багато... ви знаєте, дуже багато є рішень, які самі одні одному суперечать. Однієї сторони, було прийнято рішення про те, що в зоні АТО не можна передавати майнові комплекси і не можна переоформлювати майно. Заборонено це на державних підприємствах. Попри те, є від 29 грудня рішення Кабміну щодо розділення донецької дороги і передачу майна. Які два рішення суперечать один одному. Тобто є заборона, жорстка заборона.

Микола Петрович, користуючись нагодою, ми зараз переходимо до питання одного з найболючіших питань, це донецької дороги, це скільки, скажіть будь ласка, на сьогоднішній день в управлінні дорогою знаходиться і надалі в місті Донецьк? Чи передано оперативне управління двом дорогам – Придніпровській і Південній – оперативне управління, я говорю, диспетчерське оперативне управління.

І кошти "Укрзалізниця" і надалі перераховує в місто Донецьк? Дайте нам ясність, якщо маєте. І скільки вагонів знаходиться в зоні, яка, в тимчасово окупованій зоні на території терористичних організацій ЛНР і ДНР, вантажних вагонів ми говоримо, да.

_____. Шановний Ярославе Васильовичу, я поспробую дати відповідь. Хоча я не готувався до цієї, але я дам відповідь.

Дійсно, на сьогоднішній день юридична особа "Донецька залізниця" знаходиться в місті Донецьку. І начальник залізниці, виконуючий обов'язки – Романенко, він знаходиться в Донецьку.

Рішення про необхідність розділення "Донецької залізниці" на дві частини довго приймалося і розглядалося. Але яка причина, чому це прийшлося робити. Ви правильно сказали, що оперативне управління рухом поїздів, в оперативному порядку це здійснюється сьогодні "Укрзалізницею", нашим апаратом диспетчерським. І рухом поїздів ми управляємо із материкової частини.

Але склалась ситуація якого плану. При відправленні поїздів з "Донецької залізниці" в непідконтрольні території України, по Правилам перевезень вантажів, вантажовідправник платив гроші на території, там, де знаходиться підприємство, яке відправляє вантаж. Тобто з тех..... контори, той іде, відправляється вантаж. І то, за підсумком, якщо поїзд буде слідувати від Донецька до Львова, за пройдений шлях повинна "Донецька залізниця" перерахувати кошти "Укрзалізниці". Що на той час "Донецька залізниця" не могла зробити і перестала перераховувати кошти.

Тому вимушені були видати телеграфну вказівку, що вантаж повинен оплачений бути по станції прибуття. Тобто якщо прибув вантаж у Львів чи прибув він в Одесу, вантажовідправник перераховує кошти нам, на наш рахунок. Ми кошти таким чином залишали в себе. І частина, яка була, мала бути відрахована Донецькій залізниці, вона мала направлятися туди. Але тут получається колізія та, що даже навіть ті гроші, які залишалися в Донецьку, вони фінансували в першу чергу свої території, ну, підприємства, які знаходяться в зоні.

..... бачили, ми це наголошували на виїзному засіданні 27 грудня 2014 року, коли було виїзне засідання комітету.

_____. Тому було прийнято рішення для того, щоб не ущемляти ті підприємства, які знаходяться на підконтрольній території, а вони практично наші люди, прийнято було рішення: видати постанову Кабміну, якою ту частину Донецької залізниці, яка знаходиться на підконтрольній території України, приєднати до Південної частини, яка територіально іде і до Придніпровської залізниці, тобто передавши майно, передавши майнові комплекси і структурні підрозділи, ті, які знаходяться на нашій території. Таким чином ми забезпечуємо фінансування наших людей, які виконують роботу. Ми контролюємо роботу експлуатаційну, питання безпеки руху контролюємо. Сьогодні ця постанова виконується. "Укрзалізниця" видала наказ про проведення інвентаризації. Ми повинні проінвентаризувати те майно, яке на нашій території і передати на баланс Придніпровської південної залізниці. Да, є і в цьому питанні ряд колізій. Тому що ми на сьогоднішній день, коли повинні зробити на межі інвентаризацію, то треба туди людей послати і щоб хтось проінвентаризував те майно. Є питання досить такі важкі. Але таким чином ми зможемо фінансувати наших людей, які на нашій території. Інше питання – для того, щоб перенести те, що говорилося на виїзному засіданні, що винести там, створити ще одну залізницю там на нашій території в Красноармійську, в Красному Лимані, тут у нас, на превеликий жаль, не получилось. Потому що всі документи уставні, вони знаходяться на Донецькій залізниці вони ніяких документів нам не надають.

ГОЛОВУЮЧИЙ. Дякую за відповідь, Микола Петрович.

Доброго дня, пане міністр, пане Андрію Миколайович! Ми, зараз якраз прийшов міністр інфраструктури, і переходимо до питання 5, це затвердження плану роботи Комітету транспорту. І в цьому я хочу, пане Андрію, щоб ми

коротко разом з представниками від міністерства. Бо в цьому плані є перелік законопроектів, які плануються розглядатися на комітеті. Як, які, де є комітет головним, і, де є неголовним. І, щоб ми приблизно передивившись цей перелік, узгодили з вами, які для вас, як для міністерства, є, ви бачите, що треба першочерговими, і чи це такий перелік, чи підходить комітету, чи потрібно щось швидше розглянути переставивши місцями.

Одним із перших законопроектів в плані роботи стоїть законопроект 0954. Важкий законопроект щодо передачі загальнодержавних доріг місцевого значення органам місцевого самоврядування. Чому він важкий? Він сам по собі це чисто технічний законопроект, який випрацьовує передачу цих доріг органам місцевого самоврядування. Попри те, паралельно з цим законопроектом мав би розглядатися законопроект, який би стосувався суто фінансування загальнодержавних доріг місцевого значення. Ми його сьогодні не бачимо ні в комітетах. Він по нашій інформації ще не вийшов навіть з тенет Кабміну цей законопроект.

Зміни до бюджету і бюджет, коли ми приймали бюджет 15-го року, в ніч прийняття, важку ніч, коли зі словами "давай, давай", що потрібно прийняти, було запропоновано, що так званий місцевий акциз, 5-відсотковий місцевий акциз, який прописаний в... який мав би направлятися на фінансування місцевих бюджетів, місцеві бюджети, і ці кошти першочергово мали би по ідеї йти на фінансування доріг місцевого значення та комунальних доріг.

Попри те на сьогодні не має напрацьованого чіткого адміністрування цього податку, не має ясності як він буде, як він буде, ким буде збиратися, як передаватися, в які місцеві бюджети він буде передаватися? Чи це буде обласний бюджет, чи це будуть районні бюджети, чи це будуть міські бюджети, я вже не говорю про сільські бюджети.

Тому, саме тому, коли приходили... проходив підкомітет, дуже багато членів комітету на підкомітеті, на профільному підкомітеті, дуже багато було різних запитань і обговорення, важке обговорення.

Тому пропозиції є від мене, як голови комітету, що давайте ми по цьому законопроекту будемо розглядати на комітеті, витягнемо його на розгляд комітету після того, як будуть проголосовані в сесійному залі зміни до бюджету 15-го року – це перша пропозиція.

І найголовніше, давайте спільно, разом - Міністерство інфраструктури та профільний наш транспортний Комітет, надамо... Ви дасте свої пропозиції, а ми від комітету, від народних депутатів, від профільного комітету дамо своє бачення й поправки до бюджету і направимо в бюджетний комітет, направимо до уряду, щоби ми спільно, разом працювали над тим, щоби зрушити цю проблему, страшну проблему фінансування загальнодержавних доріг місцевого значення та комунальних доріг з мертвого місця? Тому що місцеві бюджети щось там позакладали, певні кошти в своїх місцевих бюджетах, але їх зовсім не достатньо для фінансування такої величезної сітки доріг.

_____. Я погоджуюсь, ми з вами проговорювали це питання декілька тижнів тому. Я навіть ставив завдання у міністерстві виконавцям пропрацювати механізм. Я розмовляв з Наталкою Яресько про ті механізми, які уже напрацьовані в Мінфіні про розчеплення. Прохання: давайте я до вас повернусь, крайній термін – до кінця п'ятниці, з тим, де ми знаходимося, де Мінфін, де ми як міністерство, я повернуся до вас там...

ГОЛОВУЮЧИЙ. Дуже важливо. Тому що, по нашій інформації, по пропозиції від фракції "Блоку Петра Порошенка" і інших фракцій, я переконаний, що таке саме звернення до Кабміну, на Погоджувальній раді піднімалось це питання, щоб зміни до бюджету, які будуть надаватися урядом, щоб вони надалися як мінімум за 10 днів до розгляду. А ми знаємо, що виставлена попередня дата розгляду: не пізніше 15 лютого. Тобто маємо сьогодні в нас уже 4 число, завтра мав би бути останній день, коли би уряд

надав. На жаль, якщо він завтра не надасть і в п'ятницю, то ми отримаємо, в кращому випадку, за день – за два, і в цій всій гарячці ми бачили, як розглядалося попередньо. Ну, щоб ми чогось не пропустили, якихось поправок не пропустили, а ще треба їх опрацювати правильно.

_____. Добре, я повернуся. З приводу законопроекту 0954: міністерство підтримало в першому читанні.

ГОЛОВУЮЧИЙ. Він вже пройшов перше читання, він зараз до другого читання. І дуже важливо є, ми там поправки, які вносили народні депутати, ми розглядаємо, щоб було чітко прописано співфінансування з державного, місцевого. Але ми попередньо хочемо бачити в комплексі цей законопроект разом з вирішенням фінансування. Тоді це буде правильніше.

Щодо переліку інших законопроектів.

Якщо ви зараз, ваші представники також є від міністерства, ми пропонуємо наступним чином. Ми затверджуємо план роботи комітету, якщо будуть ще якісь ваші зауваження чи пропозиції, надати комітету і ми наступним комітетом, який відбудеться наступної середи, дозатвердимо до плану роботи і змінимо там графік, щоби згідно з баченням міністерства інфраструктури. Також в цьому питанні, в цьому графіку, у нас є два виїзних засідання. Пропонується зробити в період другої сесії восьмого скликання зробити два засідання. Перше засідання відбудеться на заході нашої держави, на Львівщині, у Львові, 20 березня. Також запрошуємо вже вас, Андрій Миколайович, обов'язково, щоб... Бо питання, які будуть винесені попередньо, бачення, які винесені питання на виїзне засідання, це питання, блокові питання. Це дороги, дороги, рекреаційні дороги, щоб підняти інвестиційну привабливість рекреації, рекреаційних напрямків Карпат. Це аеропорт, ну, "відкрите небо"

аеропорт "Львів". Надіємося, що до того часу вже буде призначений новий керівник згідно відкритого конкурсу.

_____. Але ми ж очі відкрили уже Львову, аеропорту "Львів". Люди літають.

ГОЛОВУЮЧИЙ. Недостатньо.

_____. Компанії не літають зі Львова, бо Жуляни потім не везуть автобуси.

ГОЛОВУЮЧИЙ. Ну, це вже, це плюс, але треба ще до того, ще більше.

_____. Давайте пропозиції.

ГОЛОВУЮЧИЙ. Я говорю комплекс, який буде обговорюватися.

Третє питання – це європейська колія, колія 1430 до Львова з подальшим продовженням її в частину Чернівців, і розбудову інфраструктури, бо багато є звернень.

І четверте питання – це безпека дорожнього транспорту – це в частині напруження, пілотного напруження містом Львовом щодо управління, централізованого управління пасажиропотоками в місті Львові, щоби ці напруження розглянути і впроваджувати на всю Україну. От такі от блокові питання щодо ...

Також наступне, а наступне виїзне засідання буде проходити на Півдні, попередньо визначено, що це буде в Миколаєві, проходити воно буде в кінці (зараз я подивлюся). 20 червня, вже визначена дата - це питання саме буде стосуватися портів, інфраструктури, взаємодії між портами та залізницею, взаємодія з органами місцевого самоврядування, які потрібно законопроекти, що потрібно, аеропорт, ну тобто основа, кістяк. Це морський транспорт ... і попри те, ще допоміжні, це на перше півріччя. А в наступному півріччі ще буде два виїзних засідання – це буде Північ країни і знову Схід.

Також ми, коли вас не було, ми разом з керівником департаменту Снітком Миколою Петровичем розглядали тут питання, піднялося питання щодо різного роду постанов, які реєструють народні депутати, щоби там відновлювати маршрути і, іже з ними, щоби ми прийняли рішення щодо відхилення такої постанови. І в подальшому рекомендувати, щоби такі постанови не розглядалися Верховною Радою, бо це відання більше, що стосується поїздів, то це відання "Укрзалізниці", а що стосується морського транспорту – це порти. Тобто не виносити питання, які не стосуються законотворчої діяльності в стіни українського парламенту, нам є що першочергове, що потрібно розглядати на сесіях у Верховній Раді. Але було затонуто болюче питання, це призупинення перевезень з Республіки Крим не стільки пасажирських перевезень, скільки найболючіше питання це вантажні перевезення. І це, першочергово, стосується перевезення вапняку та каустичної соди, бо це більше б'є по українських підприємствах і металургах, і підприємствах, які випускають скло, стекольних підприємствах, чим ...

Микола Петрович нам коротко сказав, що розглядалося на Кабміні, але ми б хотіли почути від вас ваше бачення, як цей "Гордіїв вузол" розв'язувати.

_____. Дивіться, на сьогодні є рішення Ради національної безпеки, яке закрило це питання. Я підняв питання, власне, соди та вапняку десь тиждень тому, ця інформація там же вариться в середині. По соді, якщо є

альтернативи, по соді можна там в Румунії взяти соду, можна ще десь знайти, то по вапняку трішки важче.

ГОЛОВУЮЧИЙ. Тому що тариф є куди більший ніж сама ...

_____. Тому знаю, пам'ятаю і цю інформацію на РНБО варю. Маю надію, що якимось найближчим часом вже прийду і скажу.

ГОЛОВУЮЧИЙ. Андрій Миколайович, ми пропонуємо наступним чином. Ми звернемось, тому що це певно закрита інформація, приймання РНБО, ми звернемось до вас від комітету із зверненням, що просимо надати інформацію, згідно чого були зроблені, там заборона. І в РНБО нехай нададуть, ви дасте свою відповідь, що згідно такого-то рішення, ми в РНБО постараємось взяти документи, а тоді вже на рівні комітету спільно готові підтримати і щоб вирішення цього питання.

Також, шановні члени комітету, я пропоную питання, що стосується... Доброго дня, сідайте, будь ласка. Питання щодо плану роботи Комітету з питань транспорту на другу сесію Верховної Ради України 8 скликання прийняти план. Хто за таке рішення, прошу проголосувати. Утримався? Проти? Дякую. Питання прийнято.

Андрій Миколайович, до нас прийшла ще шанована нами перший заступник міністра внутрішніх справ Катерина Згуладзе, ми зараз закінчимо питання, потім перейдемо до вашого законопроекту, з вашого дозволу.

Андрій Миколайович, питання - Крим, зрозуміло треба, щоб працювало. Друге болюче питання одне з найболючіших питань – це питання донецької дороги, питання те, що керівництво до цих пір знаходиться в Донецьку, донецької дороги. Так, прийнято рішення, болюче для всіх працівників

донецької дороги, про розділення донецької дороги, передання в майновий комплекс. Але навіть те рішення, воно в певному чині не суперечить попереднім рішенням щодо того, що в зоні АТО заборонено передання майнових комплексів, яке приймали РНБО і рішення уряду.

Найголовніше питання – це кошти, нам Микола Петрович сказав як керівник департаменту, що зараз кошти не направляються в Донецьк. І буде вирішуватися...

..... це рішення Кабінету Міністрів, була змінена формула за якою кошти направляються по залізних дорогах. На донецьку залізницю направляється рівно стільки коштів, скільки необхідно для того, щоб платити заробітну платню, в принципі, людям...

Кошти на паливно-мастильні матеріали і інші матеріали не направляються. Тобто, якщо туди щось йде, то заправляють тут, перевізник заправляє достатньо, щоб ... Тобто зайві кошти туди не йдуть, проблеми з тим, щоб там не існує, щоб забрати звідти якісь кошти.

ГОЛОВУЮЧИЙ. Попри те я розумію, що виконуючий обов'язки Донецької дороги він не сидить в Донецьку і це попереднє рішення про переведення керівництва і управління в Красний Лиман не було виконане і не виконується. Це зсилаючись на те, що статутні документи і печатка і всі документи Донецької дороги знаходяться в Донецьку. Андрій Миколайович, та є питання, чому я так наголошую. Є питання, що коли було рішення про те, щоб фінансування надає Укрзалізниця, там є одне маленьке, можливо ви мене поправите, що кошти надаються з Укрзалізницею надаються кошти, так, на забезпечення, першочергово, зарплати, але, попри, надаються додаткові кошти, які, якщо є рівень збору Донецької залізниці - не може перекривати своїми коштами. І на сьогодні, на сьогодні в зоні бойових дій, в Донецьк, коли

приходять кошти від... - розподіляються кошти – ми, перше, з тих двадцяти, приблизно, чотирьох, двадцяти п'яти людей залізничників, які працюють, які отримують зарплату в зоні бойових дій на непідконтрольній Україні території – немає відомості чи ці люди працюють в даний час на залізниці Донецькій, чи вони не взявши автомати в руки, не воюють проти держави України. Тобто достовірних відомостей ми не маємо, ми маємо тільки відомість від керівництва, яке знаходиться в Донецьку щодо того, що все от ті люди працюючі – не працюють. Тому що, якщо ми ще відправляємо туди кошти, в Донецьк, і ще додаткові – ну, це неправильно.

_____. Додаткові кошти туди не відправляються. Я прошу, пане Снітко...

ГОЛОВУЮЧИЙ. Ну нехай, Микола Петрович, давайте ми зробимо...

Андрій Миколайович, ми зробимо наступним чином. До нас ця інформація приходить від представників, звертаються з української сторони Донецької і Луганської... Ми звернімося до вас, звернемося на ... і нехай дадуть конкретну відповідь, ми тоді будемо розуміти і давати відповідь туди, щоб, перше, щоб слухів лишніх не було і чіткість в цьому питанні, відкритість.

_____. Я буквально, якщо можна, одне слово. Першою постанова була прийнята така, щоб ми кошти отримували, те, що я говорив, отримували по станції призначення вантажу, щоб забрати можливість Донецької залізниці отримувати по місцю відправлення. Тому це крок який був зроблений, він зрозуміли, що ми їм не віддали ту суму яку вони раніше ...

ГОЛОВУЮЧИЙ. Трошки з запізненням, але зробили.

_____. Да. Ми вирішили питання Тобто ...

_____. Зробіть запит *(Не чути)*

ГОЛОВУЮЧИЙ. Звернення від комітету і ми зробимо ...

І ще одне болюче питання. Я вибачаюсь, пані Катерина, це залізничні лікарні.

_____. *(Не чути)*

ГОЛОВУЮЧИЙ. Тому що, попри звернення всіх залізничників, попри те, що в плані акціонування залізниці, що були залишені 11 головних залізничних закладів, нажаль, при затвердженні бюджету 15-го року в 10 додатку залишилися усі залізничні заклади і тих 11 залізничних закладів не виключили з цього переліку. А це приводить до болючих наслідків для самої залізниці, тому що той, з 84 заклади, прохання було від профспілок залізничних, від залізничників, від профільного комітету і в тому числі і від, що залишити 11 головних медичних закладів, тому що найболючіше питання це лікування хвороб...

_____. Зрозуміло. Дивіться є закон, є Постанова Кабінету Міністрів за яким утворюється акціонерне товариство Укрзалізниця. Там 11 є.

Я вже параноїком скоро стану із-за цього, я декілька разів вже продивлявся, точно є і вони там будуть

_____.щоб ви не стали.

_____. Питання не стоїть. Якщо є якась колізія...

_____. Є.

_____. ...тоді треба її просто вирішити це питання. От 15-го...

ГОЛОВУЮЧИЙ. Колізія найпростіша – 11 підприємств... 11 це було Крим, замінити його на Сарни. На комплекс медичного закладу Сарни, бо це величезна вузлова станція і цей комплекс медичний обслуговує величезну кількість людей.....

_____. Він і окремо буде обслуговувати, буде продовжувати обслуговувати. Дивіться, є закон, є постанова, якщо якась колізія, ми її вирішимо і знімемо це питання.

ГОЛОВУЮЧИЙ. З 10-го додатку, який при перезатвердженні бюджету, потрібно виключити тих 11-ть підприємств. Все. І тоді зніметься питання. Цьому противиться пані Наталія Яресько, як фінансист...

_____. Наталкою я поговорю. А ще раз? Як активи ці 11-ть лікарень входять в акціонерне товариство ..., яке створюється, і компанія Deloitte проводить їх оцінку. Вони входять в той список, в 800 з чимось тисяч об'єктів, які оцінюються.

Тому як актив вони входять в акціонерне товариство.

ГОЛОВУЮЧИЙ. Андрій Миколайович, спільно, разом і словом, і ділом наведем порядок.

_____. Я не розумію в чом проблема? Вони входять...

ГОЛОВУЮЧИЙ. Проблема є в тому, що з 1-го січня в зв'язку з тим, що вони не вилучені з 10-го додатку, кошти залізниця не має права платити, кошти медичним працівникам в цих підприємствах, а місцеві ради не можуть цього виконувати, тому що не мають кошти.

Микола Петрович...

_____. Я хотів би якби прокоментувати трошки, якби доповнити те, що зроблено.

Сьогодні вперше, можливо, той час поки я працюю в міністерстві, міністр вже провів зустрічі із Міністром охорони здоров'я. Напротязі одного дня рішення, на другий день вже зустріч.

І друге - селекторна нарада з місцевими органами влади на рівні віцепрем'єра Кириленка, де міністр інфраструктури прокоментував тим людям, які не розуміють, що 11 медичних закладів згідно додатку постанови 200, ми забираємо і проводимо оцінку майна і виконуємо постанову. Тобто, постанови ж ніхто не відмінив.

І сьогодні міністр підпише, і наш, і міністр охорони здоров'я роз'яснення, воно вже підготовлене, після цього селектору, де ми даємо місцевим органам роз'яснення, що немає ніяких питань сьогодні по фінансуванню медицини. Я

вам скажу, той губернатор, який нормально працює з людьми, питання вирішить. Придніпровська залізниця, Південна залізниця, Львівська залізниця, сьогодні є по окремим, але ми тримаємо це на контролі щоденно доповідаючи міністру.

Друге питання, головне, в чому ваша сьогодні підтримка потрібна? Ми в цьому роз'ясненні пишемо, що ви не трогайте 11 лікарень, ніхто їх передавати не буде, ми не будемо готувати матеріали про передачу. Вони повинні профінансувати до моменту створення акціонерної компанії з місцевого бюджету і ми просили тут підтримки вашої. І головна підтримка ваша в чому нам потрібна – це, коли ми заберемо лікарню в акціонерну компанію, а в МОЗі нас підтримають, треба, щоб підтримав Мінфін – це теж наші люди, вони лікують і відповідають за безпеку перевезень людей, які пов'язані з безпекою, просто передати нам фінансування. Може бути головним розпорядником коштів МОЗ, може бути міністерство, ... оце ваша підтримка в цьому напрямку потрібна.

ГОЛОВУЮЧИЙ. От маленький дідько захований в саме в деталях.

_____. В деталях.

ГОЛОВУЮЧИЙ. Фінансування до того, коли передасться в акціонерне товариство не з місцевих бюджетів, а з державного бюджету. Саме тому, ми повинні виключити з переліку і нехай державний бюджет у зв'язку з тим, що створюється державна акціонерна компанія. І тих найде ті мінімальні кошти, на тих головних, 11 медичних закладів в державному бюджеті. Не мають місцеві бюджети тих коштів. Ми їм хочемо... Ви розумієте в чому ця найбільша проблема? Ми розказуємо красивий лозунг: децентралізація. І що вона виглядає по-українськи децентралізація? По-українськи виглядає наступним чином: на

вам державні бюджети, на вам об'єкти інфраструктури, медичні заклади, де гроші, шукайте де собі знайдете. Чому?

_____. Пояснюю, якщо можна. Знову ж таки просто обговорюємо.

По-перше. Треба читати не лише додаток 10, треба читати також прикінцеві положення з Бюджетного кодексу. В прикінцевих положеннях Бюджетного кодексу чітко прописано, яким чином можуть фінансуватися ці і 11 лікарень, і всі інші 83 лікарні, які там переходять на місцеві рівні, роз'яснення, все. Сьогодні я і Квіташвілі підпишемо роз'яснення, і воно все буде. Це перше.

Друге. Я зустрічався вже з декількома губернаторами з різних областей. Виходить ситуація яка, як по лікарнях? Там, де людина, грубо кажучи, господарник, вони сказали "Дякуємо!", забрали вже давно лікарні, включили фінансування і на підставі того, що залізничні лікарні завжди були одним із найкращих в Україні, на підставі того намагаються найкращі практики розповсюджувати на інші лікарні.

Те ж саме відбувається зараз і по децентралізації. Ті губернатори, з якими я спілкувався, сьогодні у мене був губернатор Волинської області, він каже, Андрію, в нас гроші є, на всіх рівнях гроші є, а тепер сидимо і думаємо, яким чином нам краще там розпоряджатися тими грошима. Ми збираємо, гроші є, поки я з чотирма губернаторами зустрічався, ніхто поки що мені не сказав, що їм дали відповідальність, а не дали гроші якимось чином.

ГОЛОВУЮЧИЙ. Що їм дали загальну стрічку по медичних закладах і губернатор приходить, йому вигідніше, звісно, він бачить наступним чином, що от є передана залізнична лікарня, в якій є повністю, в набагато кращому стані, обладнання, інфраструктура. Що губернатор зробить? Він правда,

губернатором ми його називаємо, але голова обласної держадміністрації. Він збере своє управління і скаже, шановні, згідно децентралізації, нових підходів. Ану подайте, будь ласка, мені список медичних закладів в зв'язку з тим, що ми взяли залізничні медичні заклади, на скорочення місцевих закладів, особливо в сільській місцевості. Ну ми це побачимо через кілька місяців, якщо ...

_____. Немає такого.

_____. Віктор Миколайович, будь ласка, роз'ясніть ваше бачення в цьому питанні.

_____. Это вы сейчас про те 11 говорите, которые остаются?

Саша, можна, одну секундочку? Я проводил лично селектор со всеми губернаторами, были представители медучреждений, были главы медорганизаций, которые отвечают в регионах, никто, ни один регион мне не сказал, что есть проблема. Да, мне говорили, что не все регионы вчитались в букву закона полностью, поэтому будет роз'яснення. На сегодня

_____. Ярослав Васильевич и я, и вот все коллеги, мы же за то, мы же не говорим, просто хотим, чтобы это все было, как мы приняли, просили вот сразу же, чтобы 10 больниц, чтобы они остались сегодня ...

_____. Так я же вам говорю, они в "Укрзалізницю", идут в ... Я не понимаю, в чем дискуссия сейчас вообще?

ГОЛОВУЮЧИЙ. Дискусія є тільки в одному, Віктор Миколайович. Андрій Миколайович, дискусія є в тому, що ми завжди, в нас завжди теоретично, ми говоримо, що в нас багата країна, а практично у нас розруха в державі. Ми теоретично кажемо, що ... буде передано ..., а практично 11 закладів, ну 10, бо 11-й, це Севастополь, залишили в 10-му додатку щодо вилучення і щодо передачі місцевим громадам, от в чому є питання, щоб ми...

Ми вже "дмемо на холодне", Андрій Миколайович. Просто питання є в тому, що краще хочемо, "ми не проти колгоспу, але не в нашому селі" як кажуть у нас на Львівщині, розумієте, на Західній Україні.

_____. Панове, хотів звернути увагу на такий момент: не треба плутати передачу фінансування і передачу закладів – це два паралельних процеси, які між собою не пов'язані. Тобто ми провели вже багато нарад з Міністерством охорони здоров'я і знайшли вирішення, тобто на період доки ці 83 заклади не будуть передані, все одно їх можна фінансувати, якщо вони включені до мережі місцевих закладів. Така саме ситуація...

_____. Да, і вони фінансуються, більше того, по майже половині... Коли у нас селектор був, минулого тижня?

_____. В суботу.

_____. Да. На момент проведення селектору, це ще не кінець місяця був, це майже кінець січня був, уже з половини тих лікарень 83, які передаються на місцевий рівень, в половині лікарень їх вже забрали і оплатили навіть зарплату. Більше того, ми пояснили, яким чином зробити так, щоби

навіть оці 11 лікарень, 10, вірніше, лікарень профінансувались. Ми, більше того, пояснили, яким чином в Мінфіні отримати дозвіл на відкриття рахунків в державних банках для лікарень, для того, щоби гроші, які вони заробляють, ішли не в загальний фонд, а в спецфонд для того, щоб ці гроші можна було використовувати на, там, оплату праці, комунальних послуг і так далі.

ГОЛОВУЮЧИЙ. Як госпрозрахункові лікарні...

_____. Правильно. Були все одно запитання. Із-за того, що були запитання, ми сказали, ми підготуємо за підписом двох міністрів роз'яснення і от сьогодні підпишемо і відправляємо.

ГОЛОВУЮЧИЙ. Просимо надати те роз'яснення також нам на комітет.

_____. Єсть.

ГОЛОВУЮЧИЙ. Дякуємо.

Є ще запитання якісь? Ігор Васюник.

ВАСЮНИК І.В. Дякую. Користуючись нагодою присутності пана міністра, хотів би, щоб ви коротко проінформували членів профільного комітету як проходять нібито відкриті конкурси на посаду генерального директора "Укрзалізниці"...

_____. Я вибачаюсь, що значить "нібито"?

ВАСЮНИК І.В. Я зараз поясню. І двох міжнародних аеропортів.

Я говорю нібито, бо ніхто не бачив ні прізвищ, ні тих програм, які мали представити кандидати на оці посади.

_____. Пане Васюник, у мене прохання. Ми тут не лаємося, а ми тут для того, щоб спілкуватися нормально, по-дружньому. Ви не на парламентській трибуні, тому "нібито", будь ласка, не треба мені. Проходить абсолютно прозорий, нормальний процес конкурсу. Давайте тоді скажемо, що Ека також нібито щось проводить. Да.

ВАСЮНИК І.В. В чому прозорість його? Ніхто нічого не знає, ні суспільство, ні депутати, ні члени профільного комітету.

_____. Пояснюю. Пояснюю. Були обрані експерти, які є гарантом того, що конкурс проводиться не на підставі того, що хтось там приніс резюме комусь.

19-го числа закінчили збір резюме. Пішов десь тиждень у експертів для того, щоб опрацювати це все. Вони напрацювали там так званий "лонг-ліст", там 20-ть з чимось імен, з ким вони проводили інтерв'ю і так далі, і так далі.

По залізниці, Борисполю, Львову, я також проводжу інтерв'ю, і цього тижня я закінчу. Ну у мене фізично не вистачає часу, що там десь 40 інтерв'ю за, там пару тижнів, ну мені треба проговорити.

І маю велику надію, що на наступний тиждень я на номінаційний комітет, в якому буде 5-ть міністрів і 5-ть експертів, винесу імена по залізній дорозі і

точно по Борисполю. По Львову просто фізично можу не встигнути. По залізній дорозі і по Борисполю маю надію на наступному тижні вже винести іпублічними іменами будете обговорювати все, що завгодно робити.

_____. І так, як ви... Я перепрошую, дуже добре, але хотів би дещо уточнити.

Попередній раз, коли ви були і коли був ваш перший заступник, він говорив, що ці конкурси будуть проходити чуть не під камерами і за участю всіх мас-медіа і так далі. То де ці мас-медіа і де ці камери? І чому не має жодного в складі конкурсної комісії члена профільного комітету?

ГОЛОВУЮЧИЙ. Я доповню, що ми зверталися, щоби фіналістів заслухати, як пропозицію, заслухати на профільному комітеті.

Ви підтримуєте цю пропозицію нашу?

_____. Дивіться, є номінаційний комітет, буде публічне заслуховування, присилайте туди, як дорадчий орган представника свого, нехай сидить, слухає. Ці всі імена стануть публічними. З усіма людьми, які там вийдуть далі у фінал, там декілька людей, вони чітко розуміють, що їх імена будуть публічними, їх будуть обговорювати, їх будуть критикувати, тобто це всі будуть знати.

ГОЛОВУЮЧИЙ. Запитання. Пане Дмитро.

_____.запитання. Хто прийматиме остаточне рішення?

ПИВОВАРСЬКИЙ А.М. Остаточне рішення буде приймати номінаційний комітет. Номінаційний комітет прийме рішення, скаже, от ми підтримуємо таку-то кандидатуру, я беру цю кандидатуру, вношу на розгляд Прем'єр-міністру, який виносить на Кабмін.

На сьогодні це п'ять міністрів. Це Мінфін, Мінекономіки, АПК, ТЕК, інфраструктура. П'ять людей експертів, яких запросили, вони повністю ще згоди не дали, вони спілкуються із своїми юристами. Це представник Міжнародної фінансової корпорації в Україні. Це представник ЄБРР в Україні. Це представник Світового банку в Україні. Це Джордж Логущ і це представник Європейського омбудсмена в Україні.

_____. *(Не чути)*

ПИВОВАРСЬКИЙ А.М. З правом дорадчого голосу включаємо, слухайте.

ГОЛОВУЮЧИЙ. Андрію Миколайовичу, прекрасно, зі всією повагою до міністра АПК, але хочу сказати словами шанованого, глибоко шанованого покійного Георгія Миколайовича Кірпи, що залізниця кукурудзи не вирощує. І міністр АПК при всіх його можливостях, при всій його спеціалізації буде визначати профпридатність представника...

ПИВОВАРСЬКИЙ А.М. Він буде не один, там буде 10 людей.

ГОЛОВУЮЧИЙ. Ну, Мінфін – зрозуміло. Бо це економічний підхід. Міністерство інфраструктури – зрозуміло, Міністерство економіки – зрозуміло для нас. Бо це розвиток підприємства. Що буде робити там АПК, ну,

подивимося. Ми просто як профільний комітет дякуємо за запрошення, що представник від комітету, три представника від профільного комітету з правом дорадчого голосу будуть присутні.

Дмитро Володимирович.

ЛІНЬКО Д.В. Можна я? Андрію Миколайовичу, користуючись нагодою, підняли питання призначень. У мене питання: за якими принципами ви призначали свого шановного заступника Олександра Степановича, якого Київська рада не допустила до посади заступника мера за його політичні висловлювання, а це посада також політична. Тому що Олександр Степанович і підтримував Автомайдан в часи революції, він підтримував введення російських військ.

ПІВОВАРСЬКИЙ А.М. Категорично брехня.

ЛІНЬКО Д.В Михайло Олександрович,, будь ласка, прокоментує це.

ПІВОВАРСЬКИЙ А.М. Я спілкувався з Ляшко два дні тому.

ЛІНЬКО Д.В Можна я завершу?

ПІВОВАРСЬКИЙ А.М. Ні.

ЛІНЬКО Д.В Чому ні?

ПИВОВАРСЬКИЙ А.М. Ні, не дозволяю.

ЛІНЬКО Д.В Тому що, я вам скажу, ми будемо питання це піднімати у Верховній Раді і є підписи про відставку Олександра Степановича Кави.

ПИВОВАРСЬКИЙ А.М. Олександра я вибрав на підставі професіоналізму.

ЛІНЬКО Д.В А потім через такий професіоналізм у нас донецька залізниця відмовляється виконувати завдання, у нас потім контракти з'являються з Російською Федерацією в Криму і так далі. Тому політичні мотиви вони завжди мають бути в таких питаннях, в таких призначеннях.

ПИВОВАРСЬКИЙ А.М. Два дні тому я з ним спілкувався, питання всі знялися. Я обирав Олександра на підставі виключно професіоналізму, я попросив, щоб перевірили повністю все, що там в "Google" і в усіх пошукових базах даних було, подивився. Ви дивилися, до речі, що він казав, як він давав?

_____.

ПИВОВАРСЬКИЙ А.М. Добре. Абсолютно, я погоджуюсь. Я готовий разом з вами попросити Авакова, більше того, я сьогодні у Наливайченка буду о 8.30 вечора, я попрошу його, щоб він перевірів Олександра.

_____. Чи шкодять заяви на російське ЗМІ для України загалом, коли ми

ПІВОВАРСЬКИЙ А.М. Добре. Тоді я попрошу також пана Наливайченка перевірити, чи шкодять заяви Радикальної партії нормальному сталому розвитку України, добре?

_____. Будь ласка.

ПІВОВАРСЬКИЙ А.М. Дякую.

ГОЛОВУЮЧИЙ. Шановні колеги, пан Ігор Діденко, пане Дмитро, давайте, я розумію всю пекучість заданих питань, але не будемо перетворювати дискусію на профільному комітеті про придатність пана Кави, міністр сказав своє бачення, чому він запропонував і вибрав Олександра Степановича заступником міністра.

Дмитро, ви знаєте, можна і до телеграфного стовпа також пристати і сказати, слухай, треба його знести, тому що кабелі, які йдуть, там також по тих кабелях говорять з Росією, з агресором, приводять. Давайте ми по справам будемо судити, по справам, по крокам...

_____. Так ми просто побачили ставлення Андрія Миколайовича, питання про призначення вам задавати не можна, правильно я вас зрозумів?

ПІВОВАРСЬКИЙ А.М. Можна...

_____. Ви сказали, не можна, вам задавати питання і це показує прозорість призначення. І правильно піднімали мої колеги питання про призначення, і про оці от конкурси, так званні. І ми будемо контролювати ці конкурси надалі.

ГОЛОВУЮЧИЙ. Давайте, бо ми професійні питання... Пане Ігор Діденко.

ДІДЕНКО І. Діденко Ігор, "Самопоміч". Давайте приведемо таку...

ГОЛОВУЮЧИЙ. Колеги, три хвилини, тому що чекає перший заступник міністра і це не коректно, що ми

ДІДЕНКО І. Пропоную конструктивну співпрацю двох інституцій, ми маємо план дій уряду і маємо коаліційну угоду, яка є невід'ємною частиною плану дій. В коаліційній угоді написана ціла преамбула про інфраструктуру і транспорт. І також там є безпека руху, дякуючи

Давайте попросимо деякий час, ми розглянемо план дій уряду стосовно коаліційної угоди, я знаю, що цей документ зараз пишеться. І це буде план дій на рік і співпраці двох інституцій, Верховної Ради і ...

ГОЛОВУЮЧИЙ. Слушна пропозиція, саме тому ми на виїзному засіданні одним з питань буде питання безпеки. Друге, Міністерство інфраструктури надасть також своє бачення і ми тоді, щоб провести спільне засідання...

ДІДЕНКО І. Тому що ми маємо, те, що ... півгодини ... текст ... на реформування залізничного транспорту. Тут 1.3 створення Національної комісії розвивання транспорту, потім розгляд збиткових перевезень, багато питань, які ми дискутуємо, але вони записані в коаліційній угоді.

ГОЛОВУЮЧИЙ. Ще пан Олександр і завершуємо, ... Пономарьов і Олександр Сугуняко. Давайте. Коротко, тільки, будь ласка.

СУГОНЯКО О.Л. Я коротко і по суті. В січні держана акціонерна компанія "Сумихімпром" проводить тендер на транспортні перевезення на 96 мільйонів. Виграє тендер фірма "дяді Вані", умовно кажучи, яка зареєстрована три місяці тому, з статутним капіталом тисяча гривень. Я просто інформацію для відому, щоб ми поки оці кадрові ...

ГОЛОВУЮЧИЙ. "Прокладка", виграла...

СУГОНЯКО О.Л. Так. Не відбуваються ці кадрові питання, щоб ми втратили господарську перспективу. Чому не приймала питання? Чому не приймала участі в тендері "Укрзалізниця" на 96 мільйонів гривень? Для державного підприємства "Сумихімпром".

ПИВОВАРСЬКИЙ А.М. Прохання буде, можете зробити формальний депутатський запит, я перевірю. Вибачте, які послуги купила "Сумихімпром"? На залізній дорозі.

(Загальна дискусія)

_____. *(Не чути)*

ПИВОВАРСЬКИЙ А.М. Коли був тендер?

_____. *(Не чути)*

ПИВОВАРСЬКИЙ А.М. Зробіть запит, перевіримо.

ГОЛОВУЮЧИЙ. Олександр Пономарьов.

ПОНОМАРЬОВ О.С. Я хотел проговорить не какой-то конкретный вопрос, а я конкретно к вам уважаемый министр инфраструктуры, по поводу вашей манеры вести диалоги. Кабмин подотчетен Верховной Раде и давайте не теряться кто у кого в гостях, потому что вы тут сейчас затыкаете собеседника немножко, игнорируете вопросы. По большому счету вы не хозяйка на кухне

_____. *(Не чути)*

ПОНОМАРЬОВ О.С. Поэтому давайте немножечко, кто у кого в гостях и кто у кого на отчете. Вы не хозяйка на кухне, вы в данном случае в гостях. И вы по закону подотчетная фигура Верховной Раде. Пожалуйста с учетом этого где то и аргументировать и вполне возможно, чтоб замечания тут некорректные, профессионально может быть субъективные, но, не вот так, как

вы сейчас затыкаете, вы заходите свободно так, как заходите к себе в кабинет Ну, пожалуйста учитывайте это.

ГОЛОВУЮЧИЙ. Ми зараз... Послухайте... Ну, товариство, ну перестаньте ... Кожен заходить сюди, має право зайти, як вважає за потрібне. Міністр запізнився, передзвонив, вибачився за це, прийшов. То, що є дискусія між членами комітету і міністром це нормально. Але давайте... Шановні колеги, шановні члени комітету, давайте ми, якщо ми будемо розглядати питання на комітеті з вигляду, що ми тут господарі, а хто прийшов то ви себе, чуть не в дверях стійте, ну, це неправильно. Ми профільний комітет, я прошу емоції...

ПОНОМАРЬОВ О.С. Речь идет о взаимоуважении. Не более.

ГОЛОВУЮЧИЙ. В найпершу чергу – взаємоповага. Ми прийшли, ми зустрілися на комітеті не як, не як люди, які не представники комітету і викликали когось "на ковер", а ми прийшли, щоб спільно разом вирішувати нагальні питання.

ПИВОВАРСЬКИЙ А.М. Ярослав, якщо можна – прокоментую. Дивіться, на 15:30 була зустріч, так? 15:06 Ярославу пишу смс-ку "Ярослав, у мене затримка на Кабміні. Я трохи запізнюсь на комітет. Вибачаюсь." "Ок, чекаємо." Далі я пишу " Біжу"...

ПОНОМАРЬОВ О.С. Вы не обязаны сейчас извиняться. Ви более чем занятый человек и это не требуется сейчас. Речи идет не о том, что вы опоздали, а о том, что давай уважать, просто, диалоги. Хорошо?

_____. *(Не чути)* що все-таки на комітеті може відбуватися більш професійна розмова і це все-таки не трибуна Верховної Ради. Я розумію, що ми всі займаємося політичною діяльністю і політика...

ГОЛОВУЮЧИЙ. Я тільки за те і підтримую вас.

_____. Але це не трибуна все-таки. Дійсно, коли людина приходить, відповідає на питання, тут є різні питання є, можна задавати питання. Я б це бачив, дійсно колеги можуть вирішити, що тут все-таки трошки менше - політичні фокуси, трошки більше – фаховий. Ну це як зауваження.

ПИВОВАРСЬКИЙ А.М. Можна, Ярослав? Ще один... Дивіться, шановні колеги. З більшість з вас я спілкувався, ви приходили до мене абсолютно дружньо. От більшість з вас. А ніяких там проблем зі мною зустрітися, обговорити якісь проблеми. Більше того, там, деякі проблеми, наприклад, по тому ж Львівському регіону, там, по аеропорту, по дорогах і так далі. Я бігаю зараз там, займаюся Світовим банком спілкуюсь там, спілкуюсь з лідером "Самопоміч" там, кажу - от там тето-тето треба зробити тето-тето, щоб Світовий банк зробив тето-тето. Я не розумію, чому зараз є такий якийсь відчуття якоїсь конкуренції тут, там, і так далі. Я абсолютно відкритий. Є питання – я також все не знаю. Є питання – задайте. Офіційно, неофіційно – прийдіть до мене. Взагалі питання немає. Я прошу поваги також Тут же не політична трибуна. Абсолютно. Тут відкритий діалог, тому що потім ви прийдете до мене і скажете – Андрію, а чому відмінили тут потяг, от тут зупинку треба зробити і так далі, і так далі, ну якась дивна просто ситуація.

ГОЛОВУЮЧИЙ. Дякую! Я думаю, що ми взаємопорозумілися і буде...

Я пропоную подякувати Андрію Миколайовичу за присутність ... (Не чути)

Ще одне, Андрій Миколайович. Коли був Шульмейстер Володимир Юрійович ваш перший заступник, перше питання ми почули щодо фіналістів, що представники від комітету з одним дорадчим голосом будуть запрошені на номінаційний конкурс. Почули.

Друге питання було щодо проведення робочих зустрічей більш тісніших саме по профільних з представниками, з міністром, з заступниками, і голова, заступники та члени комітету, хто може, більш по чіткому питанню. От наприклад як там закон 0954, розібрали його там по всіх питаннях, закон, що стосується автомобільного транспорту також окремо, тобто окремі дорадчі наради, які би проходили чи в комітеті...

А я користуючись нагодою, давайте запропоную вам, Андрій Миколайович, щоби ви також нас як добрий господар прийняли в Міністерстві інфраструктури і проводити не менше двох разів на місяці, раз в два тижні, щоби такі наради в Міністерстві інфраструктури.

Приймається, члени комітету? І ми тоді попередньо напрацювавши про яке питання буде чітко розглядатися, і його "по крупинкам" розберемо.

ПИВОВАРСЬКИЙ А.М. От дивіться, після першого засідання на якому я був, ви попросили про те, щоб були регулярні зустрічі один на один, в комісіях, ще яось.

ГОЛОВУЮЧИЙ. Так.

ПИВОВАРСЬКИЙ А.М. Своїм замам я одразу, коли вони були найняті, я пояснив, що Уряд обирала коаліція тобто ми всі "в одному човнику", тобто коли приходить депутат, не зважаючи ...

ГОЛОВУЮЧИЙ. Андрій Миколайович, приймається таке рішення.

ПИВОВАРСЬКИЙ А.М. ... абсолютно приймається...

ГОЛОВУЮЧИЙ. Ви нас приймаєте в Міністерство інфраструктури представників комітету разом з міністром і заступником.

Шановні колеги, я попрошу, тому що ми і так вже затягнули питання. Ми дякуємо Андрію Миколайовичу, дякуємо його заступникам. До зустрічі, до плідної співпраці.

...міністр внутрішніх справ Єкатерина Згуладзе. Розглядається законопроект 1550, який наш комітет не є профільним, але ми попросили, щоб пані Єкатерина прийшла до нас на комітет, щоб зрозуміти гостру потребу такого законопроекту, і обговорити цей законопроект, щоби потім в сесійній залі Верховної Ради цей законопроект був прийнятий і прийняти рішення по ньому як профільного комітету.

Надаю вам слово. Прошу, будь ласка.

ЗГУЛАДЗЕ Е. Спасибо большое. Уважаемый председатель, господа народные депутаты! Никакого значения не имеет, профильный или не профильный комитет, мы здесь для того, чтобы отвечать на вопросы, с удовольствием. И будем надеяться на вашу поддержку во время первого чтения

на сессионном уже встрече парламента. И понятен абсолютно ваш особый интерес к этому законопроекту, потому что тут большим блоком идет информация, меняется многое в отношении транспортной милиции. Я благодарна за возможность разъяснить что.

У нас на сегодняшний день шесть УМВД Украины на железных дорогах. Остались только железные дороги. Аэропорты и порты, как вы в курсе, давно уже интегрированы в местные ГУМВД или УМВД территориально.

Мы хотим применить аналогичный подход к железным дорогам, но тут критическим является один вопрос, что ни функция, ни персонал не исчезают. Они просто присоединяются к территориальным УМВД или ГУМВД.

Почему? Мы просмотрели статистику прошлого года и в среднем один сотрудник железнодорожной УМВД имеет в году два дела. Сотрудник территориального УМВД в среднем имеет 55, то есть с одной стороны у нас есть дублирование функций, не совсем понятная конкуренция между структурами, одна структура абсолютно не загружена, другая перезагружена.

Так что мы решили соединить эти функции, чтобы за счет железнодорожной милиции – транспортной милиции, увеличить число сотрудников и оперативных, и следственных. То есть эти люди переходят в отделы, чтобы разгрузить нашу каждодневную работу.

И отделы, и отделения, и опорные пункты на железных дорогах остаются. Убирается просто бюрократическая настройка, административная, а все остальное будет на месте и даже усилено. Потому что очень скоро в Киеве, а потом и в других городах, особенно в тех где есть на сегодняшний день железнодорожные УМВД, появится патрульная полиция и она усилит присутствие правоохранительных структур на железных дорогах.

Спасибо большое. С удовольствием отвечу на ваши вопросы.

ГОЛОВУЮЧИЙ. Будь ласка, в кого є запитання? Ігор Діденко.

ДІДЕНКО І.А. Добрий день Ека! Мы такой вопрос рассматривали у нас на фракции и было замечание, что разрабатывается сейчас закон про полицию и поэтому на этот закон надо смотреть, как промежуточный. Да? Тот, который нужно принять сейчас? И будет ли противоречие двух законов? Потому что тот более глубокий...., как и вместе с вами там нашей фракции, поэтому там воздержались, пока нету четкой... Расскажите, пожалуйста.

ЗГУЛАДЗЕ Е. Я провела больше чем два часа в профильном комитете, оттуда, поэтому опоздала чуть-чуть. Мы много говорили. Вопросы конечно есть. Главный вопрос почему кусочек сейчас и когда будет полное виденье.

Виденье уже есть. Концепция реформы была утверждена Правительством Украины в декабре или в конце ноября. И мы идем по этому плану. Закон о полиции мы надеемся представить в парламент, и мы уже договорились с "Самопомощью" и с Луценко, что работать будем вместе над одним законом, а к концу этого месяца. Но, мы считаем, что мы, у нас нету времени терять время. То есть, то, что ясно, понятно и все соглашаются, и то, что оптимизирует функцию, и что возможно делать сегодня без особых затрат бюджетных, а наоборот, то, что поможет нам оптимизировать наши ресурсы, надо делать сегодня и не перекладывать на завтра. Частью законопроекта, который мы предложили, кроме транспортной полиции, мы тут просим поддержать нашу инициативу передать Ветеринарную милицию Министерству сельского хозяйства. Без оружия, конечно, функцию, а не форму. И еще некоторые специфические отделы, которые дублируют функцию.

Почему для нас это критически? Мы понимаем, что систему за день не изменить, и мы понимаем, что коррупцию тоже за день не побороть и много вопросов к системе, и у системы самой. Но, одной из главных формул, можно

сказать, при реформировании, это то, что если мы не будем отказываться от несвойственных функций, если мы не будем упразднять дублирование и упрощать нашу бюрократию, мы двигаться будем, или вообще не будем, или будем очень медленно. А заказ сейчас и народный, и государственный, и от парламента такой, что сказал – покажи, сказал – покажи. Нам нужен этот закон, чтобы свои, немного, но что есть, бюджетные ресурсы использовать более эффективно, поднять уровень нашей эффективности и отделаться от того, что не нужно сегодня, чтобы сконцентрироваться на важном. А важное: это криминальный блок, ка бы он там не назывался; Функции, опять же, повторяю, охраны и общественного порядка, и следования на железных дорогах, конечно же, остается; и важный блок общественной безопасности.

Мы будем... Я очень благодарна, что вы еще раз подчеркнули, как важно представлять видение, в том числе и схематично, чтобы были понятны главные направления и даты. Так что, когда мы будем презентовать полноценный пакет, комплексный пакет, в том числе и новый Закон о полиции.

Мы предоставим вам это в плане презентации и конкретных фаз реформы. Спасибо большое.

_____. Можно такой вопросик. Скажите, пожалуйста, я хотел такой вопросик задать, с точки зрения оптимизации работы системы в целом, ваши аргументы бесспорно имеют право на существование и на счет загрузки, и на счет отказывания от не свойственных функций. Но единственное вот какое опасение, не получится ли, что вот как при слиянии было райотдела с горотделами, особенно с в не крупных центрах, при чем с подчинением райотделом, по суди дела, к горотделам. Горотделам заниматься районами было, по остаточному принципу стали заниматься и основной акцент получился, городом как занимались так и занимаются, а районы уже получились недосмотренными. И мы сейчас замечаем эту картинку. Не

получится ли похожая ситуация с транспортными милицией? То, что они недогружены по сравнению с обычными службами это тут не оспаривается. Но вот, если их интегрировать в общую систему, не будет ли то, потом по остаточному принципу?

ЗГУЛАДЗЕ Е. Спасибо большое, вы очень точно заметили, что есть такой риск всегда, когда особенно мы говорим, это о децентрализации или ... системы. Но на этом, конкретно, примере это можно гарантировать, что это будет не так. Почему? Потому что даже при сливании сотрудников и функций в общий криминальный блок, остается физическое присутствие на железных дорогах. Те же самые люди, в том же количестве, иногда даже больше и дополнительными функциями там будут... Так, что и полномочия после того как появится патрульная полиция, еще и растет.

_____. Припустимо Південна залізниця, Сумська, Полтавська, часть Черниговской и Сумской, вы сказали, что они сегодня, кому они будут подчиняться? В Сумах свой был райотдел, то есть линейное отделение милиции, в Полтаве свое. Это первый вопрос.

А второе. Вся милиция находится, имущество, которое у нее, я имею ввиду недвижимость, где они находятся, принадлежит железной дороге. Железная дорога сегодня реформируется. Как эти вопросы будут решены? Потому что сегодня уже содержат железную дорогу, здание, сооружение не будет.

ЗГУЛАДЗЕ Е. Если честно, это даже хорошо, потому что это в свою очередь было дополнительным вопросительным знаком в плане конфликта интересов по борьбе, особенно по экономическим преступлениям, и этой частью транспортная милиция тоже занималась. Будем работать вместе с

железной дороги в плане, наше реформирование будет на месте параллельно с их реформированием и будем смотреть, чья инфраструктура и где люди будут наши. И они будут даже без инфраструктуры, нам многого не надо. А экспертно-криминалистический отдел, который есть в транспортной милиции, совсем не нужен, потому что они вообще не загружены, в принципе, они бездействуют. И то, что на это тратятся государственные деньги, но с другого кармана, по-моему, тоже не оправдано. Так что, мы будем разгружать и финансово, в это плане, и железную дорогу.

Я очень извиняюсь, мне сказали, что мне срочно надо позвонить министру, наверное ЧП, я присоединюсь буквально через 2 минуты.

ГОЛОВУЮЧИЙ. Будь ласка, в кого ще є які запитання, шановні члени комітету? Добре. А скажіть, будь ласка, чи можливо, якщо підрозділи транспортної міліції, якщо вони передаються в загальні, чи можливо, щоб були створені підрозділи в загальній канві, але щоб вони були, як підрозділи, які обслуговують транспортну інфраструктуру? Тобто підпорядкування, ми розуміємо, тобто забирається надбудова саме транспортної міліції, але щоб підрозділи не було такого, що питання райвідділ ближній каже це не наше, добре, ми там будемо, а щоб саме розуміння було для залізничників, що є спеціалізовані підрозділи, так як зараз є, і вони працюють на інфраструктуру.

_____. Дякую за запитання. Добрий день, шановні народні депутати, шановні присутні! Відповідаючи на це запитання, хочу сказати, що в принципі, які мінімум, на перших порах існування після того, якщо буде прийнятий такий закон, так ми і плануємо. Тобто можна навести приклад по аналогії з аеропортами. На сьогоднішній день, наприклад, є міжнародний аеропорт "Бориспіль", велика інфраструктура, велика територія. І колись

лінійний відділ аеропорту "Бориспіль" також відносився до так званої транспортної міліції.

На сьогоднішній день він нікуди не дівся, він існує як самостійний, тільки уже тепер територіальний орган, де є начальник, заступник і необхідна кількість персоналу. Тільки на сьогоднішній день він обслуговує всю зону саме аеропорту "Бориспіль". Тобто все, що відноситься до території аеропорту "Бориспіль" підпадає під юрисдикцію зазначеного відділу міліції. Тільки підпорядкований він не оцій надбудові, яка називається УМВС тепер уже на відповідній залізниці, а підпорядкований відповідно начальнику ГУМВС. У даному випадку Київської області.

Якщо ми ведемо мову про залізницю, то ми прекрасно розуміємо, на сьогоднішній день є відповідний відділ міліції, наприклад, на величезному вокзалі "Київ-Пас". Він, безумовно, і залишиться. Він, безумовно, залишиться, там буде начальник, там буде необхідна кількість працівників міліції по профілям: там і по лінії карного розшуку, охороні громадського порядку і так далі. І міліціонери фізично будуть. Вони будуть виконувати ту функцію, яка від них вимагається на сьогоднішній день Конституцією і законом, і ось цей невеличкий відділ він як існував, так і буде існувати. Тільки він тепер буде підпорядкований безпосередньо вже начальнику ГУМВС у місті Києві, керівнику відповідного, більшого рівня територіального органу, який буде відповідати за належну організацію роботи саме там.

ГОЛОВУЮЧИЙ. Ми чому звертаємо вашу увагу, тому що залізниця, це правильно сказав Віктор Миколайович, ви підпорядковуєте відділи обласному керівництву. А залізниця – це, як мінімум, там п'ять, шість областей, а то і більше. Розумієте, в чому питання є. Тобто, щоб керівник залізниці, так він має, він є, якесь стається ЧП, він розуміє, що є от представник, є керівник транспортної міліції саме по цій дорозі, так вже є взаємодія: як це ЧП розглядається, як йдуть, чи кримінальна справа, яка сталася на транспорті, чи

проблеми побутові, проблеми які транспортна міліція виявила там в вагонах і в ... А зараз прийдеться керівнику залізниці мати як мінімум там з 5-ма керівниками областей і кожен буде казати, а особливо це проблема є, коли поїзди їде, і сталося ЧП. І керівник, приблизно, там Полтавської області каже: "Це не моє, це керівник ..." - от де є ще нюанси, от в цьому ...

ЗГУЛАДЗЕ Е. Спасибо большое!

Важный элемент и нам надо добавить к тому, что уже было сказано. Что, во-первых сегодня, не знаю почему, может быть потому, что мы не очень эффективны, а может потому, что потребности нет, наверное - это два вместе. 99.9 процентов случаев транспортная милиция занимается делами не в железных дорогах, на территории железных дорог, а на территориях УВД. Чтобы даже эта минимальная статистика, которая есть, она территории УВД, а не на своей территории. Единственное отличие возможное – это дела с несовершеннолетними, но в этом случае мы говорим о хулиганстве, о мелких хулиганствах и административных поступках больше, чем о большем криминале.

Но я абсолютно поддерживаю и думаю, что работы там реально есть больше, чем мы видим снаружи и часть цели, которую мы ставим перед собой, в том числе и плане этой реформы, улучшить эффективность, чтобы мы видели лучше и выявляли лучше. В этом плане нам поможет другая часть реформы, она не здесь, она будет частью уже других, ну законодательные даже изменения нам там не нужны, просто надо самоорганизоваться. Это подключение баз данных друг к другу с доступом и к угрозыску, и естественно, чтобы люди могли работать, и это не было связано с территорией. Так, чтобы информация, оперативная информация собиралась и распространялась по рабочему, по рабочим нуждам, а не наоборот. Это решит проблему в тому направлении, которое вы очень хорошо отметили.

ГОЛОВУЮЧИЙ. Будь ласка.

_____. Відносно цієї проблемки, що сказали, як і хто буде приймати на себе обов'язок безпосередньо виявляти, розслідувати, шукати злочинця, це, в принципі, проблема така найбільш складна, над якою ми думали, перші, ніж запропонувати отаку реорганізацію. В принципі, я навіть останній раз особисто, перед тим, як іти на засідання профільних комітетів, спілкувався з керівництвом Карного розшуку, з деяких інших, вони сказали, що механізми на сьогоднішній день є, і, знов таки, провели аналогію. Ми говоримо про залізничний потяг. Там дійсно є проблема, коли пасажир сів, наприклад, в місті Києві, доїхав до Одеси і виявив, що в нього хтось украв гаманець. Ну, от хто в даному випадку, де, хто буде розкривати, хто буде що...? Да, да. В даному випадку, наші оперативні служби сказали, що в них уже є напрацьовані механізми і вони бачать і знають, де за результатами реформи їх вдосконалити. Коли аналогічна ситуація, але їде, наприклад автобус дальнього слідування або маршрутка, і на сьогоднішній день уже в Кримінально-процесуальному кодексі є механізми як реєструвати і на кого покладається в даному випадку обов'язок по розслідуванню, там є процесуальний керівник, там, якщо взагалі немає ніяких відомостей де, хто, в принципі, повинен цим займатися. Тобто механізми є і наші оперативні служби готові. Тут не сильно щось зміниться, будуть працювати по чинному КПК. Якщо ж просто вчиняється злочин відомо де, наприклад, на території там колії, хтось там хуліганство вчинив, побив, то тут чітко видно, територія якого територіального органу, якщо це не, я маю на увазі, не потужний вокзал, а десь там, наприклад, 100 кілометрів від найближчого населеного пункту, то тут проблем ніяких немає, тому що чітко видно, де межа одного району, де межа іншого району, де межа однієї області, де..., то тут вони будуть приймати, будуть займатися.

ГОЛОВУЮЧИЙ. Саме застереження є саме в тому, коли йдуть люди в русі і коли грузи ідуть в русі. От тут є багато питань.

_____. Як вони сказали, що, да, воно начебто залізниця реєструє, але ж все одно у випадку залізниці, от, наприклад, зона відповідальності, наприклад, УМВС на Південно-Західній залізниці починається з Чернігова і закінчується десь, якщо я не помиляюсь, в Хмельницькій області, все одно воно не в Києві тут цей слідчий, а вони все одно так, де воно ближче опитують і як говорить КПК за місцем виявлення, за місцем де знаходиться більшість свідків, де знаходиться потерпілий, де є найбільша підозра, що знаходиться підозрюваний. Все-одно не в Києві хоч МВС у Південно-Західній залізниці знаходиться в Києві, а вони передають розслідувати одному із своїх лінійних відділів, чи-то в Хмельницькому, чи-то в Чернігові, чи-то в Щорсі, чи ще десь не будь ще. Тобто в даному випадку знову-таки це передбачено КПК, знову це більш-менш кореспондується, такий саме принцип буде застосовуватися і, якщо, шановні народні депутати, погодяться з нашою пропозицією. І закладуть підґрунтя для ліквідації...

ГОЛОВУЮЧИЙ. В кого ще є запитання? Сугоняко Олександр, слухаємо.

СУГОНЯКО О. Л. Є пропозиція підтримати, по-перше, по такій же схемі йде реорганізація Генеральної прокуратури, скасовуються транспортні прокуратури. По такому ж принципу йде реорганізація транспортної прокуратури. Я думаю, що тут є доречним підтримати, згадуючи свою молодість, коли був молодим слідчим, пам'ятаю як ми ділили підслідственність і вираховували скільки метрів від колії, або перетягували. Чи поближче до колії, чи подалі від колії, тому я думаю це...

ГОЛОВУЮЧИЙ. Ігор Васюник.

ВАСЮНИК І.В. Дякую. Я дивлюсь висновок головного комітету, направити на доопрацювання. І висновок ГНЕУ направити на доопрацювання. Заслухавши заступника міністра, мені здається, що закон треба приймати за основу, тому що справді, є дуже багато добрих речей. Дублювання функцій забирається, не властиві повноваження теж передаються міліції, від міліції. І відбувається передача не профільних активів – це, принаймні, такі три моменти, які, є, напевно, запитання, які можуть виникнути на другому читанні. Але мені здається, що в першому читанні можна приймати за основу.

ГОЛОВУЮЧИЙ. Ще в когось є запитання? Віталій Корчик. Тільки підтримка? Ставлю на голосування пропозицію Ігоря Васюника, першого заступника комітету, щоб законопроект (1550) рекомендувати Верховній Раді прийняти за основу, з подальшим доопрацюванням з поправками з роботою народних депутатів.

Хто - "за" , за таку пропозицію? Утримався? Проти?

Я хочу подякувати пані Екі. *(Оплески)* І успіхів вам.

_____. *(Не чути)*

ГОЛОВУЮЧИЙ. Я хочу ще одне наголосити вам, що саме прихід ваш на засідання комітету, багато питань, багато застережень які були у членів комітету, були зняті вашими чіткими відповідями. І я надіюсь, що так само реформування нашого Міністерства внутрішніх справ пройде чітко, злагоджено і по жіночому твердо і сильно. Дякую.

А ще, Ігор Діденко,

ДІДЕНКО І.А. Пані Еко. На русском.

У нас сейчас идеологом реформирования по сути являетесь вы. И на сегодняшний день, проясните нас немножко по системе безопасности движения. Потому что у нас по сути два фронта есть. Да? На войне погибают и на дорогах очень много.

ГОЛОВУЮЧИЙ. Вибачте, що ми вас ще затримуємо.

ДІДЕНКО І.А. Буквально минуту, потому что информация выпала даже с паном Шимкиным общался, он признал, что нету реформы безопасности дорожного движения, как такой сути. Да? Скажите пожалуйста, потому что у нас профильный комитет.

ЗГУЛАДЗЕ Е. Да, это очень важный момент. Тут надо осторожно, четко и быстро, как вы подчеркнули, как во всех направлениях. Что мы делаем. И как патрульная полиция отвечает на этот вопрос?

Функции ДАИ не упраздняется, она не исчезает, она остается и к ней добавляются другие функции, чтобы эффективно работать на улицах. Мы двигаемся сейчас по двум крупным направлениям, это криминальный блок, как сделать его попроще, поэффективнее и разгрузить чтобы люди могли нормально работать. И другой большой блок, это общественная безопасность в том числе и дорожная безопасность.

Сейчас какая у нас проблема? Структура ДАИ. которая стоит на месте никогда не может делать превенцию в автодорожных случаях, она может

только реагировать, в лучшем случае расследовать хорошо или плохо, или фиксировать, это в лучшем случае. В плохом случае получаем, что есть у нас на дорогах чуть-чуть коррупции, чуть-чуть этого, того и так далее.

Патрульная полиция, функции патрульной полиции. Можно разделить на два важных блока в этом направлении, как раз в дорожном, охране дорожной безопасности.

Патрульная полиция в машине. Она дает темп движению на улицах и на трассах. То есть использует машину как инструмент регулирования скорости движения для машин, используя плюс специальные устройства, как голосовую рацию и так далее, и так далее, чтобы разгружать трафик. Добавляется ей в помощь видеофиксация и радары, чтобы... Но это не самый важный элемент. Если мы не сможем обеспечить платеж за штрафы, то есть оштрафовали – заплатил, тогда у нас получится эта часть реформы. То есть превенция приходит тогда, когда люди начинают платить. И боюсь...

ГОЛОВУЮЩИЙ. Государству платить.

ЗГУЛАДЗЕ Е. Да, государству, в бюджет. Я боюсь, эта процедура может быть не всем сразу понравится, но это мы предложим лучшим способом, который возможен. Прозрачно. Можно посмотреть свои ролики и убедиться, что вот правда, нарушил я, а не просто была техническая ошибка с кем-то еще. Мы постараемся упростить это, чеки сделать электронными, которые возможно будут платить везде, в том числе и на терминалах и так далее. То есть комфорт создадим. Но мы будем требовать людей, чтобы подчинялись правилам дорожного движения. Это два.

Третий элемент, который вступает в силу, это у нас... Я уже подчеркнула видео и радары. Что тут важно? Стационарные видеофиксации и радары. Ручные приборы убираются с дороги.

ГОЛОВУЮЩИЙ. Це правильно.

ЗГУЛАДЗЕ Е. Человек убирается из процесса и штрафования и регулирования в этом плане. Потому что, я боюсь, они не помогают, они мешают.

Третий важный компонент – это пеший патруль. Который уже поднимает регулировку на другой европейский уровень, базируясь на том, что квалификация, которая уже есть кое-какая у ДАИ. Повышает его уровень.

И четвертый компонент. Как работают все эти разные патрульные, в том числе и пешие, по квадратам. То есть каждый город и трассы разбиваются на квадраты за которые ответственный 2, 3, 4, в зависимости от зоны риска и размера квадратов, патрульные полицейские на машинах и в пешем виде. И никогда этот квадрат не остается без внимания. Даже если патрульный полицейский выезжает на вызов или разбирается с ДТП, который произошел, да, соседние патрули перекрывают этот квадрат, временно. То, что та проблема сейчас, которая у нас есть, что ГАИшник, даже если он хорошо работает, уходит из места и час, два или три какие-то протоколы заполняет и абсолютно не видит, что происходит на дороге – этот вопрос будет исчерпан. За счет лучшей организации работы. У нас еще есть 5-й элемент, который не полностью используется, это наш интеллектуальный потенциал высшего института и академии, которые работают на этим вопросом и у них будет практическое более использование. Спасибо большое. Я знаю, я много говорю.

_____. Маленький вопрос, полсекунды. С разрешения головы. Скажите, а у нас уже от практика там закончена вот эта ганебна, когда останавливается движение на время перемещение министров, Премьер-

министров, Президентов или она продолжается? Вот по факту сегодня. Ну вчера, там.

ЗГУЛАДЗЕ Е. Ви знаете это довольно принятая форма. Мне не бросается это в глаза в Киеве. Есть более агрессивные формы, как делать коридоры официальным лицам или официальным делегациям. Я думаю, что достижение, одно из достижений Майдана, что без сигналов, без больших пробок и долгосрочных, то есть долгих перекрытий это как-то регулируется. Если вы считаете, что это надо еще доработать – будем работать вместе. Ви знаете лучше, вы транспортный комитет.

ГОЛОВУЮЧИЙ. Надіємося, що буде ще тихіше передвіженіє офіційних лиць по Києву та Україні. Всім дякую за присутність, дякую за плідну працю. Наступне засідання комітету 11-го.