Реформування залізниці та проблемні питання впровадження експериментального проекту по допуску приватних локомотивів на колії загального користування

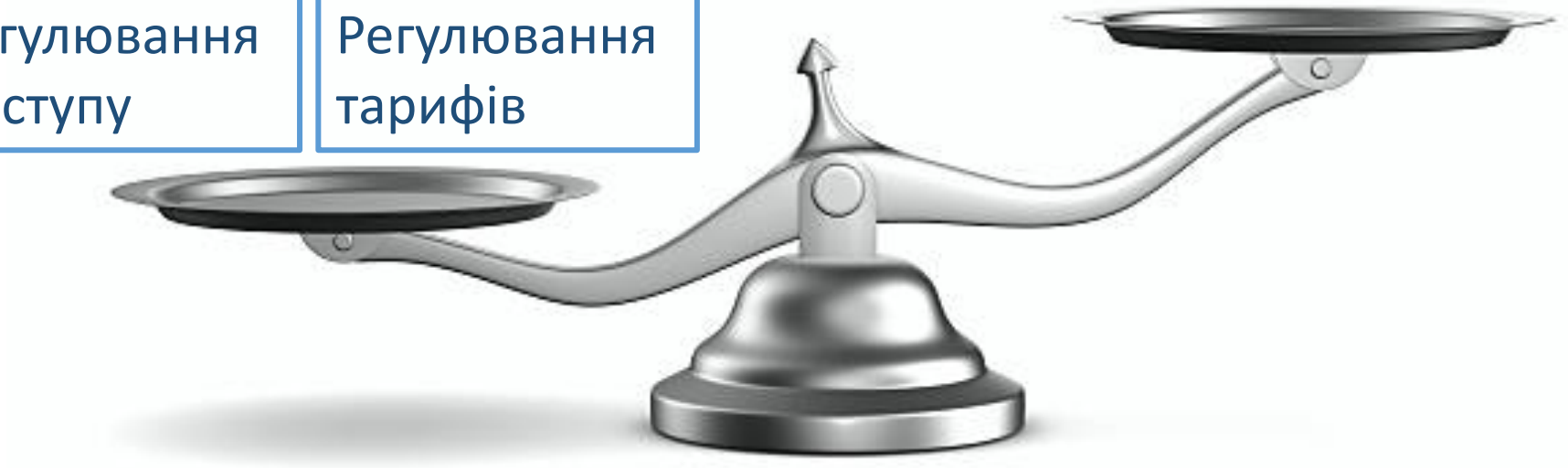
Київ.
Жовтень 2021

Передумови реформування залізниці – відсутність балансу між обмеженнями та компенсаторами

Компенсація з бюджету на оновлення основних засобів

Регулювання доступу

Регулювання тарифів



Мета реформи

Реформування залізниці за ради залізниці
чи реформування залізниці за ради залізничного транспорту?!

Очікування ринку від реформування залізничного транспорту

- Конкурентна вартість
- Конкурентна якісь
- Надійність та стабільність

Якість продукту важливіша за якість роботи !

Очікування залізниці від реформування

- Збільшення прибутку
- Дерегуляція тарифів
- Дерегуляція доступу
- Залучення інвестицій

Головна умова розвитку

Головна умова розвитку – конкурентне, ринкове середовище

Термін реалізації експерименту
18.12.2019 – 04.12.2021

Проблеми що стримують початок перевезень учасниками експерименту

- **Неконкурентні тарифні умови**

(плата за інфраструктуру при перевезенні приватним локомотивом більша ніж при перевезенні локомотивом залізниці, резервні перевезення приватних локомотивів тарифікуються окремо на відміну від перевезень локомотивів УЗ).

- **Безпідставні обмеження допуску приватних локомотивів на основні дільниці**

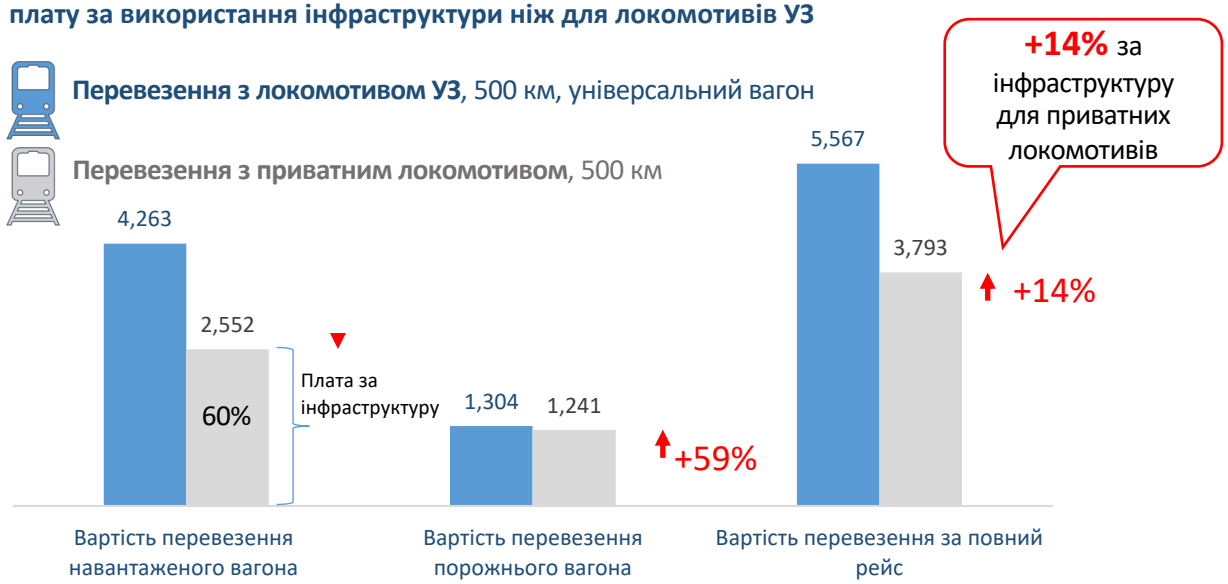
(безпідставно відхиляються заявки на допуск приватних локомотивів на електрифіковані дільниці, а це робить недосяжними для учасників експерименту більше 60% дільниць та 90% обсягів перевезень)

- **Відсутність порядку нарахування плати за перевезення при використанні приватного локомотива лише на частині маршруту**

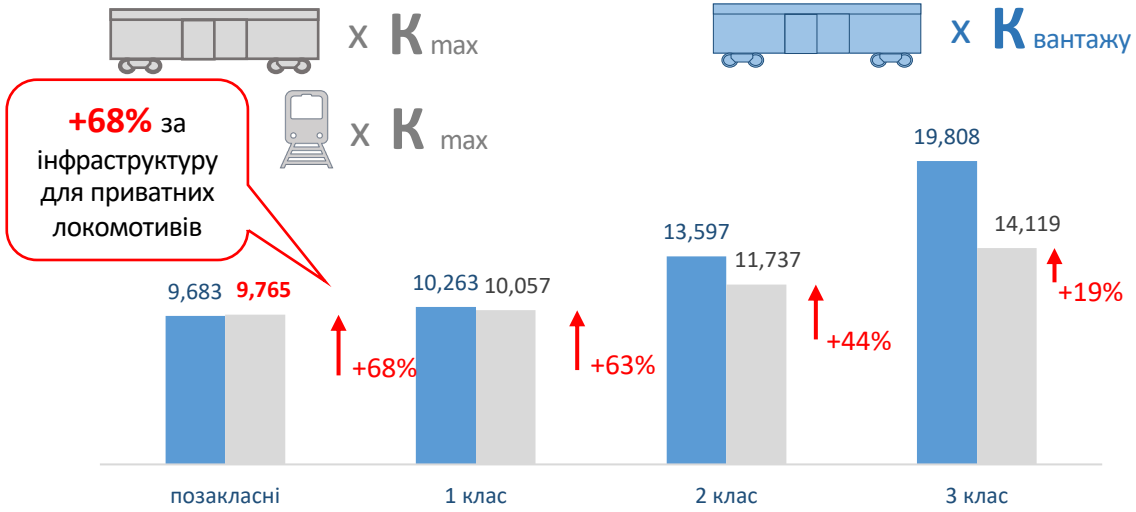
(при перевезенні вантажу або порожніх вагонів з послідовною зміною локомотивів різних власників відбувається збільшення плати за перевезення через подвійний облік постійних витрат)

1. Нерівні тарифні умови

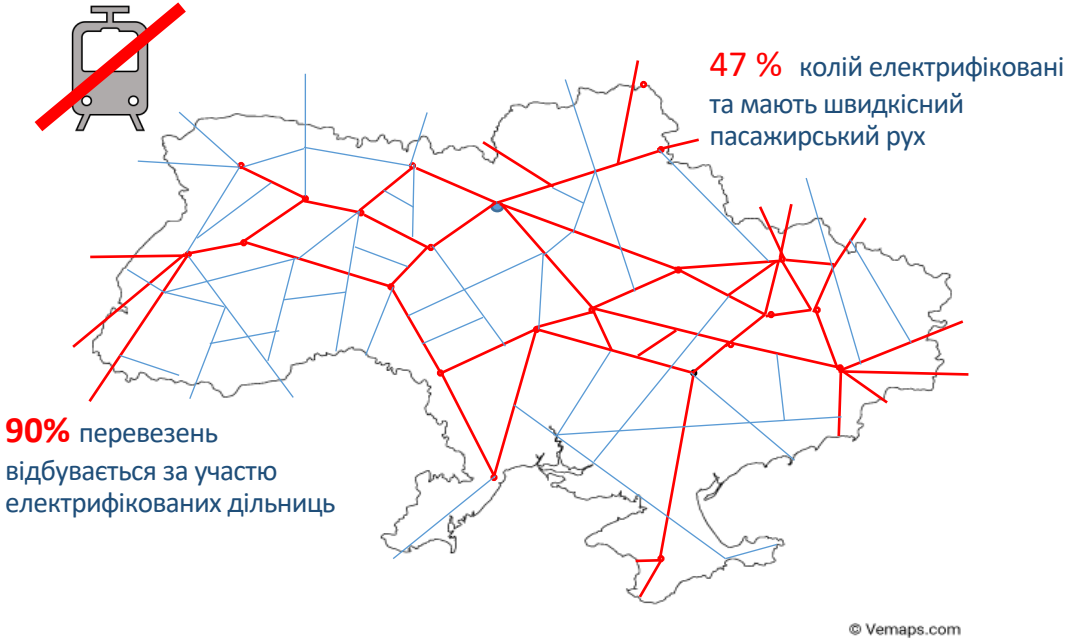
Ставки Збірника тарифів для приватних локомотивів передбачають більшу плату за використання інфраструктури ніж для локомотивів УЗ



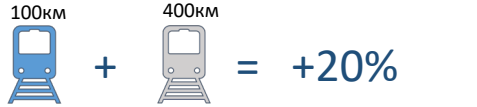
Дискримінація приватних локомотивів поглиблюється при застосуванні коригуючих коефіцієнтів до ставок Збірника тарифів

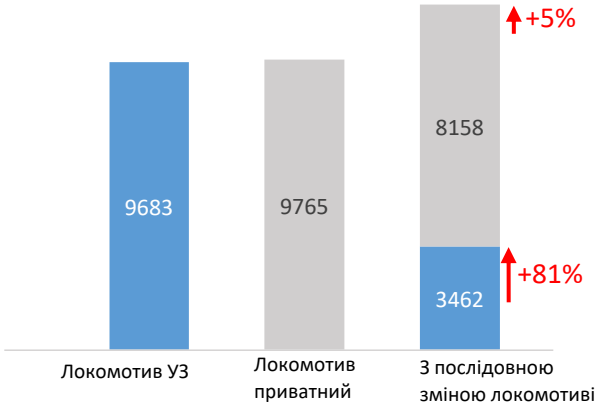


2. Обмеження доступу до основних напрямків



Обмеження доступу до переважної більшості маршрутів перевезення змушує залучати локомотиви УЗ на частині маршрута, що додатково збільшує вартість перевезення



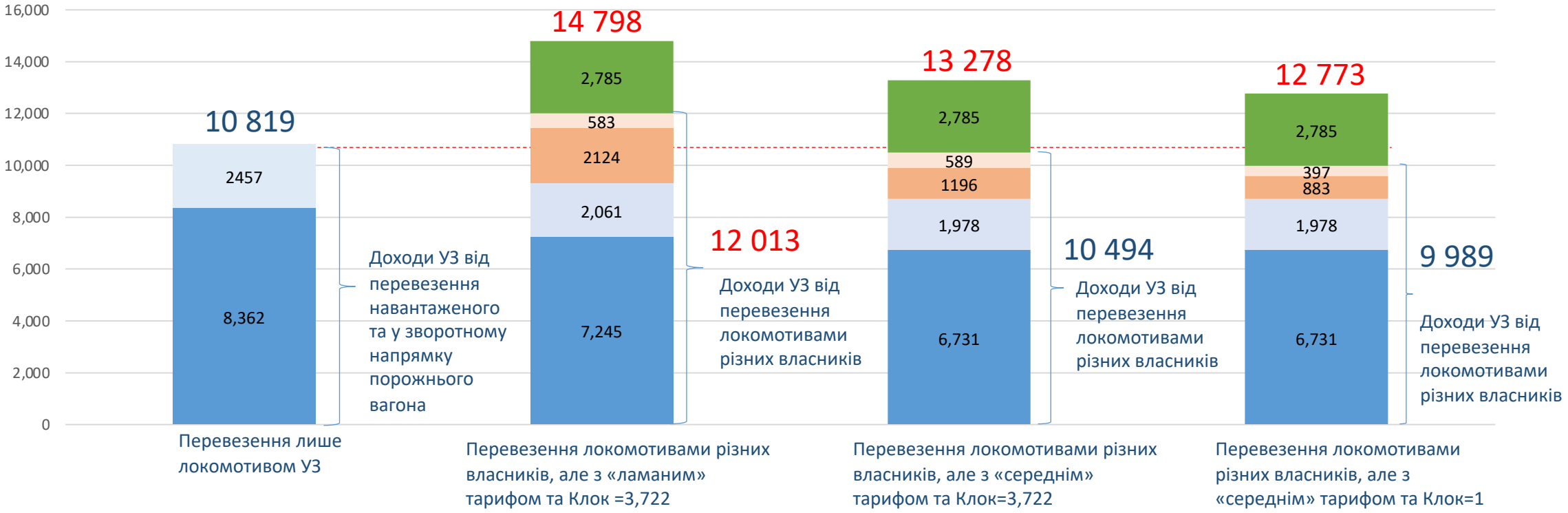


До **+20%** додаткове збільшення плати за перевезення при перевезенні з послідовною зміною локомотивів різних власників

Вартість перевезення цементу з послідовною зміною локомотивів різних власників на дільниці Гуменці – Гречани – Дарниця та порожнього вагону у зворотному напрямку, грн/ваг

Тарифна відстань 492 км, в тому числі:
локомотив УЗ 396 км
приватний локомотив 96 км

Динаміка доходів УЗ:	+11%	-3%	-8%
Динаміка витрат відправника:	+37%	+23%	+18%



Експеримент по допуску приватної тяги – інструмент створення технологічних передумов формування ринку

Замість того щоб скористатись цим інструментом залізниця робить все щоб його не помічати

Проблеми які виникли під час впровадження експерименту залишаються поза увагою Міністерства інфраструктури та АТ «Укрзалізниця»

Переваги впровадження приватної тяги для АТ «Укрзалізниця»

- Збільшення обсягів перевезень за рахунок збільшення парку локомотивів
- Підвищення ефективності використання інфраструктури за рахунок зменшення простою вагонів в очікуванні тяги
- Зменшення збитків від невиконання термінів доставки вантажів
- Підвищення конкурентності перевезень залізницею за рахунок підвищення якості послуг та зменшення їх вартості
- Створення передумов для залучення інвестицій в оновлення парку локомотивів
- Створення передумов для відокремлення діяльності з перевезення від діяльності з оперування інфраструктурою, що дозволить здійснювати облік реальних витрат кожного виду діяльності
- Створення механізмів оптимізації витрат за рахунок реального обліку

Можливі напрямки використання приватної тяги

- Відновлення вантажних перевезень на малодіяльних дільницях
- Комплексне обслуговування вантажовласників з урахуванням внутрішньо виробничих та зовнішньо логістичних потреб
- Транзитні перевезення локомотивами залученими основним перевізником
- Залучення приватних локомотивів для перевезень в межах договорів з державним перевізником

Пропозиції щодо успішного проведення експерименту

1. **Продовжити термін проведення експерименту на 2 роки** *(ініціатива має бути підтримана Міністерством інфраструктури України)*

2. **Скасувати штучні, безпідставні обмеження щодо допуску приватних локомотивів на електрифіковані ділянки загальної мережі** *(сама по собі наявність швидкісного руху пасажирських поїздів не є підставою для відмови в допуску приватного локомотива)*

3. **Встановити рівні тарифні умови з державним перевізником** (визначити порядок розрахунку плати за використання інфраструктури при перевезенні вантажів з послідовною зміною локомотивів різних власників)

4. **Встановити коригуючі коефіцієнти до ставок плати за перевезення приватного локомотива та порожніх вагонів з приватним локомотивом в залежності від мети перевезення** (за перевезення локомотиву, що використовується в якості транспортного засобу з власною тягою та локомотивною бригадою не повинна стягуватися плата як за перевезення вантажу)