

Протокол засідання Асоціації

Місце: м. Київ, пров. Рильський, 4, Бізнес-центр, 9 поверх, зал нарад

Дата: 27 листопада 2019 р.

Час: 11.00

Список присутніх представників членів Асоціації та запрошених компаній додається.

Доповідали:

I. Поточний стан справ Укрзалізниці (*Крот В.*):

- a. Аналіз перевезень вантажів за родами вантажів (руда, будматеріали, вугілля, зерно, чорні метали та інші) за період січень-жовтень 2019 р. в порівнянні з аналогічним періодом 2018 р.;
- b. Аналіз обігу вагонів універсального та спеціального (зерновози, цементовози) рухомого складу;
- c. Аналіз та визначення причин виникнення ситуації «покинутих» поїздів (станом на 26 листопада 2019 р.);
- d. Обговорення питання «делегування» Укрзалізниці регулювання окремих процесів функціонування залізничного транспорту: дослідження питання перевищення повноважень, напрацювання пропозицій;
**Приклад: Блокування з боку Укрзалізниці роботи приватного перевізника «Сісайд Термінал» через застосування нелегітимної процедури*
- e. Обговорення питання процедур та механізмів розширення пропускнув спроможності залізничної інфраструктури у морських (річкових) портах та на митних переходах: напрацювання пропозицій щодо розширення «вузьких» місць;
- f. Обговорення питання створення та функціонування єдиного диспетчерського центру управління рухом на залізниці: проблеми, пріоритети, рішення.

Голова Ради Асоціації В.Крот доповів основні аспекти діяльності Укрзалізниці (далі УЗ) з питань п.І протоколу засідання. У доповіді констатовано загальне падіння обсягів перевезення УЗ вантажів за всіма видами. Збільшення термінів обігу вантажних вагонів різних типів. Виникнення критичної проблеми кинутих поїздів. Визначено причини виникнення такої ситуації, як відсутність робочої локомотивної тяги, втрата УЗ професійного

кадрового складу у останні роки, низький рівень оплати робітників УЗ, що у свою чергу призводить до збільшення корупційних ризиків при виконанні логістичної та інших функцій Української залізниці.

Відзначено, зокрема, що загальні обсяги перевезень вантажів залізничним транспортом за 10 місяців 2019 року зменшено на 6,2 млн. тон або на 2,4% до відповідного періоду попереднього року при запланованому його річному підвищенні на 5%. Так, зменшено обсяги перевезення вугілля кам'яного на 4,4 млн. тон, будівельних матеріалів на 5,8 млн. тон тощо.

Загальний обіг вантажного вагона становить 10,8 доби, у т.ч. зерновоза – 12,9 доби, цементовоза – 15 діб, обкотишовоза – 12,2 доби, критого вагона – 23,3 доби. Порівнюючи такі показники з 1991 роком (3,76 доби) та 2001 роком (5,92 доби) неефективність роботи АТ «Укрзалізниця» очевидна.

Через відсутність достатньої кількості локомотивів, працівників локомотивних бригад, пропускної здатності вкрай занедбаної інфраструктури, неефективне децентралізоване керування рухом поїздів та відсутність координаційного центру з планування, навантаження й перевезення вантажів щодобово на інфраструктурі АТ «Укрзалізниця» залишено без руху в середньому від 250 до 300 вантажних поїздів (у складі 57 вагонів кожен) або від 14 до 17 тисяч вагонів терміном від 1 до 20 діб.

Пропускна спроможність залізниць суттєво обмежується не лише залишеними без руху поїздами (250-300 постійно зайнятих колій станцій), а й майже 20 тисячами списаних, але не розроблених в металобрухт та не реалізованих вантажних вагонів, які займають ще 350 колій станцій. Крім того, тисячі інших колій станцій та стрілочних переводів закриті для руху через незадовільний технічний стан. Капітального ремонту та реконструкції потребує 8422,7 км головних колій із 27005,8 км або 31% розгорнутої їх довжини. З цієї причини через несправність колії діє 587 обмежень швидкості руху поїздів загальною протяжністю 1065,6 км. В головних коліях перегонів і станцій знаходиться без заміни 123866 дефектних рейок. Такий стан інфраструктури становить підвищену загрозу безпеці руху та може спричинити настання тяжких наслідків від сходження рухомого складу з рейок.

Учасниками засідання висловлено занепокоєння неспроможністю АТ «Укрзалізниця» забезпечувати повною мірою потреби бізнесу й держави в якісному та кількісному здійсненні перевезень вантажів.

Також, відзначена відсутність на даний час зрозумілої бізнес-середовищу позиції керівництва УЗ з вирішення нагальних проблем роботи української залізниці, що у свою чергу призводить до зниження темпів розвитку економіки держави, зменшення обсягів податкових платежів, зменшення прибутковості бізнесу, обмеження можливостей розвитку інвестиційних проєктів.

За доповіддю юридичного експерта Тетяни Ткач, Асоціацією докладено значних зусиль щодо проведення юридичної експертизи регуляторних та нормативних актів, які використовуються УЗ з точки зору обмеження можливостей роботи бізнесу в сфері залізничного транспорту. Проведено аналіз 2600 наказів АТ «Укрзалізниця» з 2016 року, виявлено 32 накази, які містять

ознаки державного регулювання та обмежують можливості для роботи бізнесу в сфері залізничних перевезень.

Представниками компаній-членів Асоціації приведені приклади застосування нелегітимної правової бази УЗ з перевищенням повноважень для створення штучних перепон ведення бізнесу приватними перевізниками (приклад ситуації блокування роботи ТОВ «Сісайд Термінал» у Миколаївському порту).

Попри наявність центрального органу виконавчої влади, АТ «Укрзалізниця», не маючи відповідних владних повноважень, видає накази, що містять ознаки державного регулювання та обмежують можливості для роботи бізнесу в сфері залізничного транспорту.

Володимир Крот доповів про стан інфраструктури української залізниці, у доповіді приведено дані про щорічне збільшення залізничних колій, які потребують капітального ремонту та реконструкції (до 31% розгорнутої довжини колій станом на листопад 2019 року), також констатовано фактичне щорічне падіння темпів проведення ремонту та реконструкції колій. Зазначена ситуація призводить до зниження загальної швидкості потягів та затримки обігу вагонного парку УЗ і приватних власників.

Також було представлено статистику здачі-прийому вантажів на західних прикордонних пунктах. Укрзалізницею значно зменшено вантажопотік у напрямку країн ЄС через західні залізничні прикордонні переходи, зокрема: Ужгород – Словаччина – на 2,833 млн. тон, Чоп – Угорщина – на 75,3 тис. тон, Чоп – Словаччина – на 25 тис. тон, Дяково – Румунія – на 87,4 тис. тон, Батьово – Угорщина – на 859,5 тис. тон, Вадул-Сирет – Румунія – на 449,2 тис. тон, Ізов – Польща – на 364,4 тис. тон, Мостиська 2 – Польща – на 1,974 млн. тон, Рава-Руська – Польща – на 160,2 тис. тон.

Суттєво обмежена пропускна здатність інфраструктури АТ «Укрзалізниця» в напрямку морських портів. Не здійснюється планування робіт з розширення пропускної здатності, у т.ч. і з залученням інвестицій від зацікавлених учасників ринку залізничних перевезень.

Приведено обмежені можливості інфраструктури при розвитку міжнародних залізничних перевезень, запропоновано до подальшого обговорення цього питання членами Асоціації та запрошеними компаніями з метою формування пропозицій для розвитку залізничної інфраструктури на міжнародних напрямках.

Експертом Асоціації Олегом Бондарем розкрито питання створення та функціонування єдиного диспетчерського центру управління рухом на залізниці. Запрошеним на зустріч компаніям та членам Асоціації приведена ситуація, при якій на даний час в роботі УЗ фактично відсутній єдиний диспетчерський центр, який би виконував диспетчеризацію руху у межах усієї країни. Рішення по цих питаннях приймаються розрізнено та заангажовано, при значній відсутності сучасних ІТ рішень які ефективно використовуються приватними компаніями-перевізниками.

II. Обговорення питання дефіциту магістральної і маневрової локомотивної тяги та механізми вирівнювання ситуації. Допуск приватної тяги: обговорення проекту розпорядження КМУ та порядку доступу від Мінінфраструктури (*Крот В., Ткач Т.*).

По питанню п.ІІ протоколу засідання, з урахуванням інформації приведеної у попередніх доповідях обговорене питання критичного дефіциту магістральної і маневрової локомотивної тяги.

Обговорено кроки Кабінету Міністрів України, Міністерства інфраструктури та АТ «Укрзалізниця» щодо виконання Указу Президента України в частині реформування АТ «Укрзалізниця» та відкриття ринку залізничних перевезень для можливості роботи локомотивів, що належать підприємствам, які не входять до структури АТ «Укрзалізниця».

Володимир Крот та Тетяна Ткач доповіли про проект нормативного акту, який готується до подання Міністерством інфраструктури та Укрзалізницею до прийняття Кабінетом Міністрів (або у іншій формі) із запровадження експерименту з допуску приватної локомотивної тяги на окремі малодіяльні дільниці.

Запропонований Мінінфраструктури експеримент з допуску приватних локомотивів лише для окремих перевізників на спеціально визначені АТ «Укрзалізниця» малодіяльні дільниці залізниць не відповідає по суті Указу Президента України та не дає можливість стабілізувати ситуацію з перевезеннями вантажів.

III. Удосконалення процесу та процедур формування тарифів на залізниці (*Бондар О., Мумренко А.*):

а. Процедури автоматичної індексації тарифів на вантажні перевезення: проблеми та рішення;

б. Розробка методики формування тарифу на доступ до інфраструктури та виділення локомотивної складової зі складу тарифу на вантажні перевезення.

Експертами Асоціації Олегом Бондарем та Анатолієм Мумренко розглянуто питання формування тарифної політики УЗ по відношенню до приватних перевізників залізничним транспортом. На даний час, запропонована УЗ процедура автоматичної індексації тарифів може призвести до збільшення ризиків приватних перевізників. Постійна, одностороння зміна тарифів з боку УЗ та непрозоре зберігання у них незрозумілих складових може призвести до збільшення витрат приватних компаній та неможливості формувати конкурентну вартість послуг, які вони надають власникам вантажів.

Підкреслена нагальна необхідність розробки методики формування тарифу на доступ до інфраструктури та виділення локомотивної складової зі складу тарифу на вантажні перевезення. Дотримання принципів рівності та

конкурентності при розробці зазначеної методики, погодження її з представниками галузевого бізнесу.

IV. Обговорення законопроекту «Про залізничний транспорт» (реєстр. № 1196-1): новації та напрацювання рішень (Ткач Т.).

Розгляд Верховною Радою України законопроекту «Про залізничний транспорт» (реєстр. № 1196-1) на даний час відкладено в зв'язку з вимогами залізничних профспілок та іншими чинниками, доповіла юридичний експерт асоціації Тетяна Ткач.

Асоціацією висловлені пропозиції з основних положень законопроекту до Комітету ВРУ з питань транспорту, Кабінету Міністрів України, Міністерства інфраструктури. Нажаль, реальні терміни розгляду Верховною Радою законопроекту переносяться на 2020 рік, що в свою чергу затримує вирішення низки питань, які передбачені зазначеним проектом закону.

V. Малодіяльні станції Укрзалізниці: залучення клієнтури до роботи (Крот В.).

У доповіді Голови Ради Асоціації В.Крота по п. V. протоколу засідання, розкрито питання закриття малодіяльних станцій УЗ.

Без погодження з місцевими громадами, бізнесом та Мінінфраструктури АТ «Укрзалізниця» одноосібно, з перевищенням повноважень припинила обслуговування 301 залізничної станції, віднісши їх до числа малодіяльних, припинивши обслуговування та ігноруючи при цьому навіть потреби держави у здійсненні спеціальних перевезень.

На приведеній мапі закритих станцій представлено, у яких масштабах ця проблема впливає на економічний розвиток цілих регіонів України. Запрошеним компаніям та членам Асоціації приведено конкретні приклади значного обмеження діяльності приватних компаній, які фактично втратили можливість конкурентного доступу до залізничної інфраструктури у місцях закриття малодіяльних станцій. Зазначені події призвели до економічних збитків значної кількості українських підприємств, зниження активності їх діяльності у цих регіонах.

VI. Удосконалення процедур стандартизації на залізничному транспорті: обговорення технічних регламентів та підходів до систематизації процедур (Крот В., Ткач Т.).

Юридичним експертом Асоціації Тетяною Ткач доведено присутнім, що ефективно виконання Указу Президента України від 08 листопада 2019 р. № 837 «Про невідкладні заходи з проведення реформ та зміцнення держави» у частині реформ залізничної галузі потребує удосконалення процедур стандартизації на залізничному транспорті. Кабінетом Міністрів України

прийнято три технічні регламенти (далі – при спільному згадуванні ТР), що регулюють функціонування залізничного транспорту:

Технічний регламент безпеки рухомого складу залізничного транспорту, затверджений постановою Кабінету Міністрів України від 30 грудня 2015 р. № 1194 (далі – ТР № 1194);

Технічний регламент з безпеки інфраструктури складу залізничного транспорту, затверджений постановою Кабінету Міністрів України від 11 липня 2013 р. № 494 (далі – ТР № 494);

Технічний регламент надання послуг з перевезення пасажирів та вантажів залізничним транспортом, затверджений постановою Кабінету Міністрів України від 01 березня 2010 р. № 193 (далі – ТР № 193).

На думку Асоціації загадані ТР потребують заходів відповідного реагування публічних адміністрацій – Мінінфраструктури як центрального органу державної влади, що здійснює технічне регулювання у визначеній сфері та головного розробника ТР, і Кабінету Міністрів – як центрального органу виконавчої влади, що формує технічну політику у сфері залізничного транспорту, оскільки сьогодні ці ТР є «мертвими».

VII. Робота зі ЗМІ та соціальними мережами *(Зоц Ю.)*.

Експерт з питання розвитку Асоціації Ю. Зоц доповів про термінову необхідність формування плану медіа-підтримки роботи Асоціації та ініціатив із закріплення ринкових, прозорих принципів проведення реформування АТ «Укрзалізниця».

На даний період економічної та політичної нестабільності у роботі транспортної галузі України, постійних ризиків заміни управлінського складу АТ «Укрзалізниця» та Міністерства інфраструктури, з метою захисту інтересів членів Асоціації та інших учасників ринку залізничних перевезень, необхідно закріплення принципів проведення реформи АТ «Укрзалізниця» у публічній площині.

Це забезпечить можливість виконання реформування УЗ з дотриманням рівного доступу учасників ринку до залізничної інфраструктури, вирішення приватними бізнес-структурами проблем функціонування УЗ наведених вище, за будь яких можливих змін кадрового складу УЗ та інших державних органів у транспортній галузі. Приведення роботи державного монополіста у рамки, передбачені Директивами ЄС.

VIII. Пропозиції щодо вступу до Асоціації *(Зоц Ю.)*.

Запрошеним учасникам засідання запропоновано приймати участь у роботі Асоціації на постійній основі на підставі постійного членства,

наголошено на ефективності колегіальної роботи по захисту інтересів бізнесу перед державними монополістами та уповноваженими органами державної влади.

IX. Визначення уповноважених працівників учасників зустрічі для постійної взаємодії в рамках діяльності Асоціації (Зоц Ю.).

Підприємствам-членам Асоціації запропоновано уповноважити конкретних представників для участі у засіданнях та колегіальних органах.

За результатом проведеного засідання прийняли рішення:

1. З метою ефективного та повноцінного виконання Указу президента України від 08 листопада 2019 р. № 837 «Про невідкладні заходи з проведення реформ та зміцнення держави» у частині забезпечення реформування АТ «Укрзалізниця» звернутись з питань, які обговорені на засіданні Асоціації до Президента України, Кабінету Міністрів України, Мінінфраструктури та інших центральних органів державної виконавчої влади з пропозицією щодо залучення представників Асоціації Українських залізничних перевізників до роботи з цих питань в якості представництва інтересів бізнесу та експертів.

2. З питання п. II протоколу засідання, критичного дефіциту магістральної і маневрової локомотивної тяги, направити пропозиції Асоціації до Офісу президента України, Кабінету Міністрів України, Міністерства інфраструктури та АТ «Укрзалізниця» щодо виконання Указу Президента України в частині відкриття ринку залізничних перевезень для можливості роботи локомотивів, що належать підприємствам, які не входять до структури АТ «Укрзалізниця».

Довести зазначеним органам виконавчої влади та АТ «Укрзалізниця» необхідність прийняття ринкових принципів проведення пілотного проекту допуску приватних локомотивів на окремі малодіяльні дільниці залізничних колій загального користування для вирішення існуючих критичних проблем у роботі Укрзалізниці. Надати зауваження та пропозиції від Асоціації до проекту Постанови КМУ з вищезгаданого питання.

3. Звернутись від Асоціації до Офісу президента України, Кабінету Міністрів України, Міністерства інфраструктури з питання забезпечення функціонування технічних регламентів, що регулюють функціонування залізничного транспорту. Просити Президента України щодо термінового врегулювання питання технічних регламентів у найкоротший термін.

4. Звернутись від Асоціації до Кабінету Міністрів України, Міністерства інфраструктури та надати перелік нормативних документів Укрзалізниці, що створюють або можуть створити додаткові бар'єри «відкриття» ринку залізничних перевезень. Вимагати врахування думки Асоціації під час

напрацювання шляхів виконання доручення Президента України щодо створення умов для формування відкритого конкурентного ринку залізничних перевезень вантажів, а також вжити вичерпних заходів щодо скасування наведених в доданому до звернення переліку нормативних документів як таких, що прийняті з перевищенням повноважень.

5. Сформувати та представити на погодження учасникам засідання проект медіа-плану процесу публічного висвітлення участі Асоціації у проведенні реформування АТ «Укрзалізниця». Після погодження медіа-плану учасниками засідання, запропонувати проект бюджету на його затвердження учасниками та реалізацію. Встановити прозору процедуру звітності Асоціації перед учасниками реалізації зазначеного плану.

Голова Ради
Асоціації Українських залізничних перевізників

В.Крот

Додаток № 1 до Протоколу засідання Асоціації Українських залізничних перевізників від «27» листопада 2019 р.

Список присутніх представників членів Асоціації та запрошених компаній у об'єднавчому засіданні Асоціації

Асоціація Українських залізничних перевізників	Крот В., Кулачок В., Ткач Т., Бондар О., Зоц Ю., Вінклер Ф., Голуб Т., Осадча Ю., Бай Лу
ТОВ «МЕТІНВЕСТ ХОЛДІНГ»	Приходько В.
ТОВ «Українська локомотивобудівна компанія»	Якубовський В., Крот В.
ТОВ «Сісайд Термінал»	Пінькас С.
ТОВ «Актив транс»	Пінькас С.
ТОВ «ОРУМ»	Пінькас С.
КЕРНЕЛ ХОЛДІНГ	Кравченко М.
Група Ferretхро AG	Олійник В.
ТОВ «Стар Шайн Шипінг»	Кривошея В.
ПрАТ «Івано-Франківськцемент»	Скрип'юк Б.
ТОВ «ЕРАНТ»	Павлов М.
ТОВ «КАРПАТНАФТОХІМ»	Мумренко А.
ТОВ «ЕУ-Транс»	Балашов Є.
ТОВ «Західноукраїнська логістична компанія»	Ярема О.