

VII Міжнародна конференція «Залізниця України: розвиток та інвестиції»

1

Представник
від ТОВ «ЕУ-Транс»
Мірошніченко Вікторія



ПРОГРАМА

- Сесія 1. Розвиток залізничної галузі України
- Сесія 2. Вартість вантажних перевезень
- Сесія 3. Рухомий склад – вектори оновлення
- Сесія 4. Інфраструктурні залізничні проекти

Посилання на [Презентації спікерів](#)



МОДЕРАТОР:

Наталія Круть

Заступниця керівника

**Інформаційний сервіс
«Вантажні перевезення
в Україні»**

СЕСІЯ 1.1. - ОСТАННІ ЗМІНИ ЗАКОНОДАВСТВА У ЗАЛІЗНИЧНІЙ ГАЛУЗІ УКРАЇНИ



Юлія Клименко

Перша заступниця голови
Комітету з питань транспорту
та інфраструктури

Верховна Рада України

- Закон про залізничний транспорт (далі ЗТ), проєкт якого зареєстрований восени, має бути ухвалений у двох читаннях до кінця 2025 року.
- Наразі законопроект застряг у підкомітеті профільного парламентського комітету.
- Майбутній закон про ЗТ зумовлює **розділення УЗ на пасажирську, вантажну, інфраструктурну та обслуговуючу компанії**. Але одним із нагальних питань є компенсація збитків, що генерують пасажирські перевезення (70% покриває Укрзалізниця, поки що — за рахунок вантажних перевезень). Якщо ж компанії будуть розділені, то цих 70% повинен покривати державний бюджет (йдеться про 12–15 млрд., а то й до 20 млрд. грн. на рік).
- Ухвалення закону про ЗТ є зобов'язанням України у межах проєкту «Ukraine Facility» та співпраці зі Світовим банком, тобто до кінця 2025 року.
- Однак сама урядовиця вважає, що “це мало реалістично, якщо це реалістично, то треба швидше рухатися. На даний момент це все застигло через низку інших причин, більшість з них є політичними і не стосується залізниці.”

- Посилання на статтю з [Rail.insider](#)

СЕСІЯ 1.2. - НОВА НАЦІОНАЛЬНА ТРАНСПОРТНА СТРАТЕГІЯ ДО 2030 РОКУ ЯК ДОРОЖНЯ КАРТА РЕФОРМИ ЗАЛІЗНИЧНОЇ ГАЛУЗІ



Роман Мельниченко

Старший проєктний менеджер:
залізнична інфраструктура

**Команда підтримки
відновлення та реформ
при Міністерство
розвитку громад
та територій України**

НОРМАТИВНО-ПРАВОВЕ ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ ВІДКРИТТЯ КОНКУРЕНТНОГО РИНКУ ЗАЛІЗНИЧНИХ ПЕРЕВЕЗЕНЬ ЗА ЄВРОПЕЙСЬКОЮ МОДЕЛЛЮ

ДО КІНЦЯ 2025 РОКУ:

Прийняття закону про конкурентний ринок
залізничного транспорту
(законопроект 12142):

- Забезпечення рівноправного доступу перевізників до залізничної інфраструктури.
- Ліцензування діяльності перевізників відповідно до вимог acquis EC.
- Перехід до ринкової практики встановлення тарифів.
- Впровадження системи безпеки залізничного руху.
- Встановлення правових основ технічного регулювання забезпечення інтероперабельності.
- Організація суспільно важливих перевезень пасажирів залізничним транспортом (PSO).

ДО КІНЦЯ 2027 РОКУ:

Прийняття першочергових підзаконних актів,
необхідних для виконання положень закону:

- Рівноправний та недискримінаційний доступ до інфраструктури.
- Ліцензування перевізників.
- Система управління безпекою.
- Порядок організації суспільно важливих перевезень пасажирів (PSO).

ДО КІНЦЯ 2030 РОКУ, ЗА УМОВИ ПРИЙНЯТТЯ
ЗАКОНУ В 2025 - ЗАПУСК КОНКУРЕНТНОГО
РИНКУ ЗАЛІЗНИЧНИХ ПЕРЕВЕЗЕНЬ

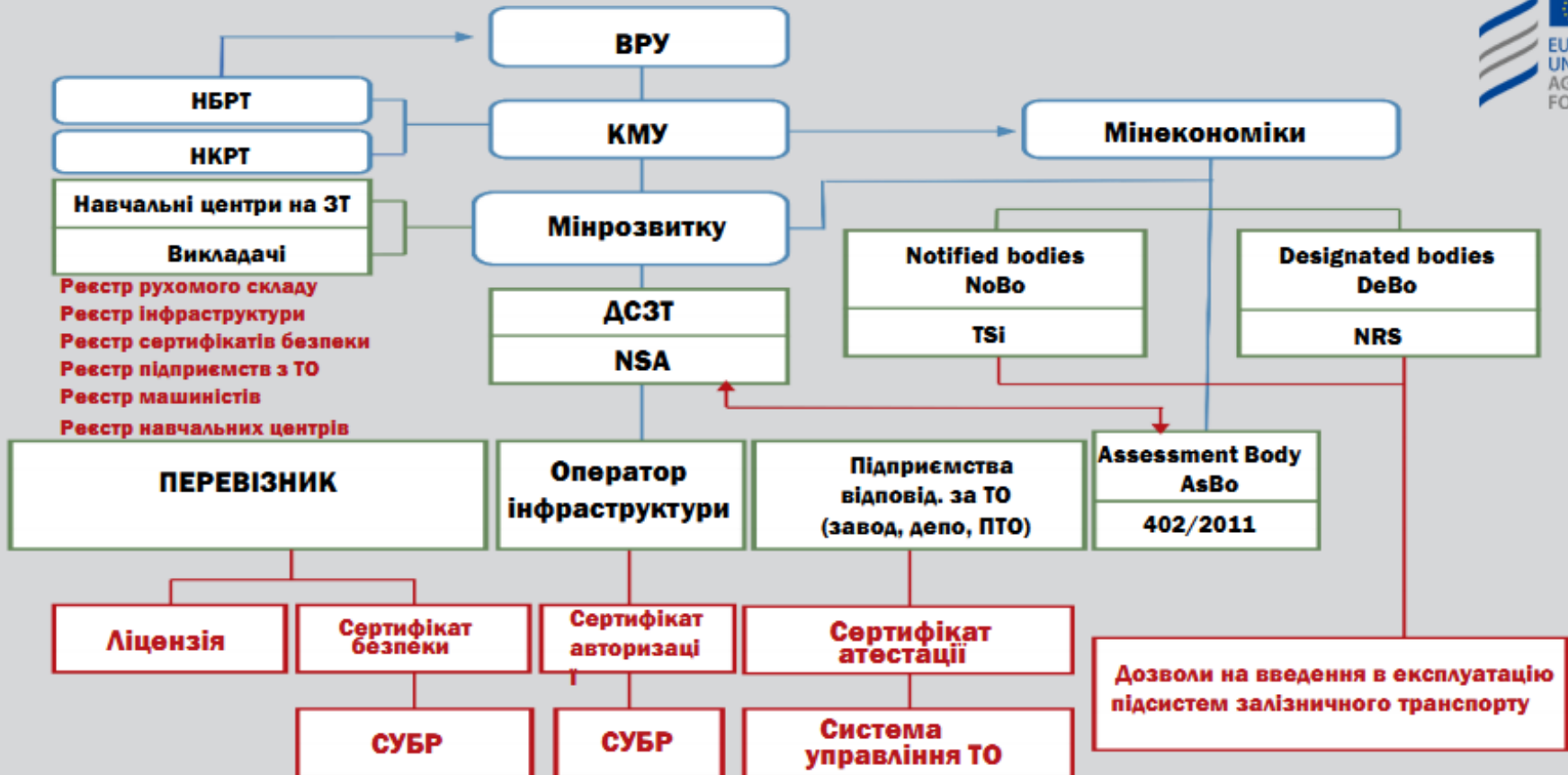


Сесія 1.3. - Доступ до ринку залізничних перевезень в Україні з урахуванням угоди про асоціацію з ЄС. Основні виклики для АТ «Укрзалізниця»



Микола Горбаха
 Заступник директора
 Департаменту безпеки руху
АТ «Укрзалізниця»

ОРГАНІЗАЦІЙНА СТРУКТУРА У СФЕРІ ЗАЛІЗНИЧНОГО ТРАНСПОРТУ З УРАХУВАННЯМ ЗАКОНОПРОЕКТУ № 12142



Сесія 1.3. - Доступ до ринку залізничних перевезень в Україні з урахуванням угоди про асоціацію з ЄС. Основні виклики для АТ «Укрзалізниця»

Директива 2013/9/ЄС від 11.03.2013
вносить вимоги щодо доступності осіб з обмеженими фізичними можливостями до інфраструктури та рухомого складу

Директива 2014/38/ЄС від 10.03.2014
Встановлює вимоги щодо шумового забруднення

Директива 2008/57/ЄС від 17.06.2008
про інтероперабельність залізничних систем в межах Співтовариства

Директива 2009/131/ЄС від 16.10.2009
вносить зміни щодо переліку параметрів інтероперабельності

Директива 2011/18/ЄС від 01.03.2011
що вносить зміни у додаток II, V, VI до Директиви 2008/57/ЄС

Інтероперабельність –
це властивість залізничної системи підтримувати безпечний та безперервний рух поїздів на необхідних рівнях ефективності для цих ліній. Ця властивість залежить від регулюючих, технічних та операційних умов дотримання операційних вимог

Технічні специфікації інтероперабельності (TSI) –
це специфікації, якими охоплюється кожна підсистема чи частина підсистеми з метою виконання обов'язкових вимог та забезпечення інтероперабельності залізничної системи

- підсистема «Обслуговування»
- «Інфраструктура»
- «Експлуатація»
- «Рухомий склад»
- «Енергозабезпечення»

СТВОРЕННЯ СИСТЕМИ ДЕРЖАВНОГО УПРАВЛІННЯ У СФЕРІ БЕЗПЕКИ НА ЗАЛІЗНИЧНОМУ ТРАНСПОРТІ



СИСТЕМА УПРАВЛІННЯ БЕЗПЕКОЮ РУХУ – структурована та задокументована сукупність технічних, технологічних, кваліфікаційних та організаційних заходів, передбачених прийнятим оператором інфраструктури залізничного транспорту, перевізником, володільцем під'їзної колії документом і спрямованих на забезпечення безпеки руху під час здійснення перевезень пасажирів та вантажів залізничним транспортом.

СЕСІЯ 1.4. - ПЕРСПЕКТИВИ ВПРОВАДЖЕННЯ В УКРАЇНІ ПРИВАТНОЇ ТЯГИ



Олександр Рибка
Фінансовий директор
**Українська
локомотивобудівна
компанія**

Запровадження приватної тяги в Україні



Експериментальний проект

щодо допуску приватних
локомотивів до роботи окремими
маршрутами на залізничних коліях
(ТИМЧАСОВО)

- ❖ Постанова Уряду від **04.12.2019 №1043** про реалізацію експериментального проекту.
- ❖ Наказ Мінінфраструктури від **04.03.2020 №191** про затвердження Тимчасового положення про порядок допуску приватних локомотивів.
- ❖ Накази Мінінфраструктури від **26.08.2020 №540**, **18.11.2020 №791** та від **21.12.2020 №838** про визначення ТОВ «УЛБК» учасником експериментального проекту.
- ❖ Договір між ТОВ «УЛБК» і Укрзалізницею від **16.12.2020**.
- ❖ Регламент взаємодії між ТОВ «УЛБК» і Львівською та Південно-Західною залізницями (лютий 2021 року).

Строк реалізації: 04.12.2019 – 04.12.2021

**Закон України
«Про залізничний транспорт»
(нова редакція)** допуск приватних
локомотивів на **постійній основі**

**Закон України «Про Національну
комісію, що здійснює державне
регулювання у сфері транспорту»**

- ❖ Необхідно прийняти на засіданні Верховної Ради України законопроект «Про залізничний транспорт» (нова редакція).
- ❖ Імплементувати положення нового Закону «Про залізничний транспорт» в законодавство України протягом 1-2 років.
- ❖ Необхідно прийняти законопроект «Про Національну комісію, що здійснює державне регулювання у сфері транспорту»

Затвердження Законів – до 31.12.2021

СЕСІЯ 1.4. - ПЕРСПЕКТИВИ ВПРОВАДЖЕННЯ В УКРАЇНІ ПРИВАТНОЇ ТЯГИ

Строк реалізації експерименту

18.12.2019 – 04.12.2021



Пропозиції для успішної реалізації пілотного проекту



1. Усунення дискримінаційної складової у формуванні тарифу на перевезення вантажів локомотивами Укрзалізниці та приватними локомотивами

2. Продовження експерименту

3. Внесення змін до умов проведення пілотного проекту щодо прискорення процедури відбору учасників і дільниць

4. Внесення змін до умов проведення пілотного проекту щодо проведення спрощеної процедури заміни локомотивів, що заявлені для використання у пілотному проекті

5. Внесення змін до умов проведення пілотного проекту щодо допуску приватних локомотивів на електрифіковані дільниці та дільниці руху швидкісних пасажирських поїздів з розмежуванням їх руху у часі



СЕСІЯ 1.4. - ПЕРСПЕКТИВИ ВПРОВАДЖЕННЯ В УКРАЇНІ ПРИВАТНОЇ ТЯГИ



Олександр Рибка
Фінансовий директор
**Українська
локомотивобудівна
компанія**

Проблеми впровадження приватної тяги в Україні:

- Незважаючи на дефіцит локомотивів, процес допуску приватних операторів затягується.
- УЗ висловлює побоювання, що приватні компанії займуть найприбутковіші маршрути.
- Приватні потяги успішно працюють в Польщі, Румунії та Молдові, але в Україні зустрічають адміністративні перешкоди.
- Український бізнес наполягає на прискоренні допуску приватних локомотивів.

СЕСІЯ 2.1. - ВАРТІСТЬ ЗАЛІЗНИЧНИХ ПЕРЕВЕЗЕНЬ ПРОДУКЦІ АГРАРНОГО СЕКТОРУ



Павло Коваль

Генеральний директор

**ВГО «Українська аграрна
конфедерація»**

- Укрзалізниця у 2022 році під час війни підвищила тариф на вантажні перевезення відразу на 70%, що призвело до закриття багатьох малих та середніх фермерських господарств. Але навіть після такого рекордного підвищення тарифів УЗ досі залишається збитковою. Зараз компанія хоче підвищити тариф на вантажні перевезення ще на 37%, але ефекту це не дасть: аграрії перейдуть на автотранспорт, а компанія так і лишиться збитковою. (Павло Коваль).
- Також він закликав керівництво УЗ об'єднатися з представниками бізнесу, та організувати дискусію, яка зможе ефективно покращити стан компанії, та забезпечити системні зміни. В інакшому випадку чергове підвищення тарифів на вантажі буде призводити тільки до скорочення вантажної бази компанії, і як наслідок – до ще більших збитків.
- Посилання на статтю з [Rail.insider](#)

СЕСІЯ 2.2. - НОВІ КЛІЄНТСЬКІ СЕРВІСИ УКРЗАЛІЗНИЦІ



Валерій Ткачов

Заступник директора
Департаменту технології
перевезень та комерційної
роботи

АТ «Укрзалізниця»

- Керівництво вантажної вертикалі АТ «Укрзалізниця» упродовж лютого-березня 2025 року планує провести серію зустрічей із регіональними бізнес-спільнотами на майданчиках обласних військових адміністрацій і громад.
- Головна мета заходів — ознайомити регіональний бізнес із загальним переліком логістичних послуг, що надає товариство; презентувати структурні підрозділи (філії) вантажної вертикалі та їхні функції, спеціалізацію; показати географію розташування терміналів УЗ, запросити до співпраці місцевий бізнес.
- «Кінцева мета зустрічей — розширити клієнтську базу, долучити до співпраці з УЗ нові компанії; надати бізнесу нові можливості та інструменти для сталого розвитку», — наголосив Валерій Ткачов.
- Детальніше в презентації (посилання на с. 2).

СЕСІЯ 2.2. - НОВІ КЛІЄНТСЬКІ СЕРВІСИ УКРЗАЛІЗНИЦІ



Валерій Ткачов

Заступник директора
Департаменту технології
перевезень та комерційної
роботи

АТ «Укрзалізниця»



Вантажні перевезення

Філія «Центр транспортної логістики» –
оператор вагонів

**Філія «Центр транспортного сервісу
«Ліски»** – оператор контейнерних
перевезень

Філія «Термінальний оператор –
термінальні послуги

Філія «Ваговий оператор» –
обслуговування вагових приладів

Філія «Оператор припортових станцій» –
забезпечення залізничної логістики в портах

ТОВ «Ukrainian Railways Cargo Poland» –
перевезення на мережі ЄС



СЕСІЯ 2.3. - ЦИФРОВА ЕВОЛЮЦІЯ УКРАЇНСЬКИХ ЗАЛІЗНИЦЬ



Юрій Щуклін

Керівник

Компанія «Е-ЛОГІСТ»

- Укрзалізниця має займатися автоматизацією процесів перевезення, а не лише підвищувати тарифи. На цьому наголосив радник президії Українського клубу аграрного бізнесу (УКАБ) та голова асоціації “Цифрові шляхи свободи” Юрій Щуклін.
- *“Бізнес автоматизовується, а УЗ недостатньо швидко впроваджує такі системи для управління логістикою. Це призводить до роздування штату адміністративного персоналу й, як наслідок, до вищих витрат на нього”, — заявив Щуклін.*
- За словами експерта, технологічна відсталість Укрзалізниці проявляється у використанні застарілих методів організації вантажних перевезень: немає якісного планування, а перевезеннями керують вручну через телефонні дзвінки, дані записують і передають на папері, а рішення ухвалюють повільно на тривалих нарадах. Натомість слід використовувати сучасні цифрові алгоритми, які автоматизують примітивні процеси та підвищують ефективність роботи рухомого складу й персоналу. Консервація застарілих методів зумовлює зростання витрат УЗ, а отже, і потребу в підвищенні тарифів на вантажоперевезення.

СЕСІЯ 2.3. - ЦИФРОВА ЕВОЛЮЦІЯ УКРАЇНСЬКИХ ЗАЛІЗНИЦЬ



Юрій Щуклін
Керівник
Компанія «Е-ЛОГІСТ»

"УКРЗАЛІЗНИЦЯ" ПРАЦЮЄ ЗА ЗАСТАРІЛИМИ МЕТОДАМИ

Що і є однією з вагомих причин
зростання тарифів



50% СОБІВАРТОСТІ ЗАЛІЗНИЧНИХ ПЕРЕВЕЗЕНЬ - ЦЕ
ВИТРАТИ НА ПЕРСОНАЛ, БО **90%** ПРОЦЕСІВ
ВИКОНУЮТЬСЯ ВРУЧНУ



ОПЕРАЦІЙНІ ВИТРАТИ ЗРОСТАЮТЬ
НА **50%** ЩОРОКУ



ВАНТАЖНА БАЗА СКОРОЧУЄТЬСЯ ВІД **15%**
ДО **90%**, БО ЗАЛІЗНИЦЯ НЕ КОНКУРУЄ ЗА
ВАНТАЖ, ЗА ВАНТАЖОВЛАСНИКА

СЕСІЯ 2.3. - ЦИФРОВА ЕВОЛЮЦІЯ УКРАЇНСЬКИХ ЗАЛІЗНИЦЬ



Юрій Щуклін

Керівник

Компанія «Е-ЛОГІСТ»

- *“80% часу активи простоюють в очікуванні команд. Я вирахував це за своїми вагонами. Вагон проїхав перегін — і чекає рішення, наради, ще чогось. Бо в УЗ змінно-добове планування. Що робитиме сортувальна станція цілий день, вони планують зранку. А завтра все починається знову”, — додав Щуклін.*
- Експерт наголошує, що організація всіх залізничних перевезень в Україні базується на нормативних документах Укрзалізниці, створених за радянськими принципами для єдиного монополіста-перевізника, який не звик рахувати кошти й не має для цього стимулів. Тому навіть компанії, що впровадили цифрові системи, такі як SAP чи аналітику великих даних, змушені підлаштовуватися під ручне управління вагонами та потоками, паперові процеси та телефонні дзвінки. “Укрзаліниця” не інтегрує сучасні технології та методи, такі як API (набір інструкцій, які дозволяють різним програмам спілкуватися між собою та обмінюватися даними, — ред.).

СЕСІЯ 2.4. - ЕФЕКТИВНІСТЬ ПЕРЕВЕЗЕНЬ В ЗАЛІЗНИЧНИХ СИСТЕМАХ. СВІТОВИЙ ДОСВІД ТА МОЖЛИВОСТІ ДЛЯ УКРАЇНИ



Андрій Прохорченко

д.т.н., професор, дійсний член
Транспортної Академії України

**Український державний
університет залізничного
транспорту**

"Дія" для "Укрзалізниці": Чому залізнична логістика потребує цифрової еволюції?

- Андрій Прохорченко акцентує, що реальним інструментом для підвищення ефективності залізничної системи є цифровізація. Він порівнює Україну з іншими країнами, де технологічні стрибки (наприклад, у США) врятували залізниці від занепаду, і зазначає, що у нас є потенціал використати ІТ-переваги для модернізації. Цифрові системи, як-от планувальники руху, можуть оптимізувати потоки, зменшити переробку вагонів і знизити операційні витрати, що підтверджує світовий досвід (наприклад, американські системи типу Yardplanner).
- Взаємодія між інформаційними системами учасників повинна бути не через нараду, а по API. Це коштує вдесятеро менше, ніж підвищення тарифів, а собівартість перевезень зменшиться на 10% уже в перший рік. Прикладом є американська залізниця Norfolk Southern, де штучний інтелект і автоматизація скоротили простої на 40%.
- Посилання на статтю з [БІЗНЕС ЦЕНЗОР](#)

СЕСІЯ 2.4. - ЕФЕКТИВНІСТЬ ПЕРЕВЕЗЕНЬ В ЗАЛІЗНИЧНИХ СИСТЕМАХ. СВІТОВИЙ ДОСВІД ТА МОЖЛИВОСТІ ДЛЯ УКРАЇНИ



Андрій Прохорченко

д.т.н., професор, дійсний член
Транспортної Академії України

Український державний
університет залізничного
транспорту

Проблеми підвищення ефективності залізничної системи України

■ надлишкова кількість сортувальних систем та висока їх схильність до зупинки в умовах зростання обсягів перевезень
Відсутність автоматизації планування;

■ Перевантаження;

Структурна реформа – створення конкуренції

■ Дефіцит локомотивної тяги;

■ Знос інфраструктури;

Рамкові угоди (довгострокові зобов'язання - до 10 років)

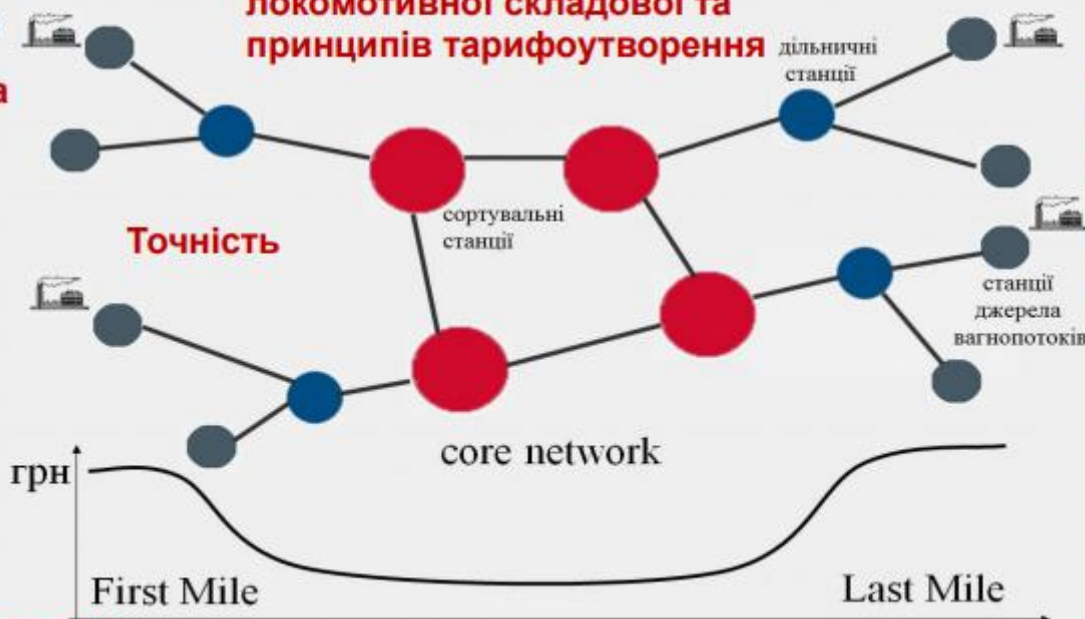
■ великі витрати на розформування-формування составів (відсутність автоматизації планування);

Дерегулювання локомотивної складової та принципів тарифоутворення

■ великі витрати на першій та останній милі (значні постійні витрати на утримання капілярної інфраструктури);

Державно-приватне партнерство на малодіяльній інфраструктурі (PPP) (короткі залізниці)

■ Збитковість пасажирських перевезень;



*проблеми *рішення

СЕСІЯ 2.4. - ЕФЕКТИВНІСТЬ ПЕРЕВЕЗЕНЬ В ЗАЛІЗНИЧНИХ СИСТЕМАХ. СВІТОВИЙ ДОСВІД ТА МОЖЛИВОСТІ ДЛЯ УКРАЇНИ



Андрій Прохорченко

д.т.н., професор, дійсний член Транспортної Академії України

Український державний університет залізничного транспорту

Rail Planning & Operations: планування руху поїздопотоків

Підвищення маси поїздів

Телеметрія, (координати, дані)

Енергоефективне ведення поїзда (автомашиніст, планшети) - 20-30%

Інтеграція процесів управління запитами з плануванням руху поїздів

диспетчеризація Movement Planner

AI

Очікуваний час прибуття (ETA) The RNE ETA Programme

TPS.plan

Logos: banedanmark, SNCF, TRAFIKVERKET, Iarnród Éireann Irish Rail, NetworkRail, ISRAEL RAILWAYS ENJOY THE RIDE, Rhätische Bahn, DSB

Джерело: HACON

- У березні 2024 уряд Словенії замовив TPS.plan;
- У січні 2024 уряд Сербії уклав з Hacoп контракт на 1,1 мільйон євро на постачання TPS.plan, фінансований за рахунок кредитів Світового банку та Французького агентства розвитку;
- У 2014 оператор інфраструктури Network Rail (UK);
- У 2009 SNCF Réseau (Франція)
- У 2002 оператор інфраструктури Banedanmark (Данія);

In 2020, CSX was the first railroad to test Wabtec's new **Trip Optimizer** -1,4 галона палива на милю

СЕСІЯ 3.1. - ЯК УКРЗАЛІЗНИЦЯ ЗМІНЮЄ ПІДХОДИ ДО РЕМОНТУ ТА ВИРОБНИЦТВА. ПІДСУМКИ 2024 ТА ПЛАНИ НА 2025



Євген Шрамко

Член правління
Напряму «Ремонт і виробництво»

АТ «Укрзалізниця»

- В 2024 році 51 підрозділ напряму «Вагон і виробництво» було об'єднано в єдину бізнес-вертикаль “УЗ Вагон-Сервіс”. Це є частиною серйозної трансформації, аби кардинально змінити підходи до управління вагонним господарством. Крім того, є однією з європейських вимог на шляху інтеграції України до ЄС.
- Одним із ключових проєктів на 2025 роки стане цифровізація процесів ремонту, зокрема запуск електронної черги. Вона забезпечить автоматизований розподіл вагонів на ремонт із урахуванням виробничих потужностей, завантаженості підприємств і територіальної доступності.
- Посилання на статтю з [Rail.insider](#)

СЕСІЯ 3.1. - Як УКРЗАЛІЗНИЦЯ ЗМІНЮЄ ПІДХОДИ ДО РЕМОНТУ ТА ВИРОБНИЦТВА. Підсумки 2024 ТА ПЛАНИ НА 2025



Євген Шрамко

Член правління
Напрям «Ремонт і виробництво»

АТ «Укрзалізниця»

РЕОРГАНІЗАЦІЯ ВЕРТИКАЛІ ВАГОННОГО ГОСПОДАРСТВА

За **2024** рік вагоноремонтними підрозділами виконано:

- ремонт власних вагонів 12,5 тис. од., що на **33% більше** у порівнянні з 2023 роком;
- ремонт приватних вагонів 11,6 тис. од. , що на **4% більше** у порівнянні з 2023 роком;
- побудовано **265 вагонів**.

У **2025** році продовжуємо розвивати ремонт та побудову вагонів.



51 АКТИВ



УЗ Вагон-сервіс



Переваги та можливості:

- ✓ Єдине вікно до надання послуг з ремонту вагонів;
- ✓ Єдиний підхід до технології ремонту вагонів;
- ✓ Єдиний договір на проведення поточних ремонтів
- ✓ Планові ремонти виконуються за типовим договором до впровадження електронної форми
- ✓ 2 вікна закупівлі: УЗ Вагон-сервіс + ЦЗВ на заміну 11



СЕСІЯ 3.2. - СТВОРЕННЯ ВАНТАЖНИХ ВАГОНІВ ДЛЯ СИПКИХ ВАНТАЖІВ



Андрій Гетьман

Головний конструктор
вантажного вагонобудування

**ПАТ «Крюківський
вагонобудівний завод»**

ВАГОН ДЛЯ ПЕРЕВЕЗЕННЯ СИПКИХ ВАНТАЖІВ моделі 19-7154



ТЕХНІЧНІ ХАРАКТЕРИСТИКИ	19-7154	19-758-01
Вантажопідйомність, т	73,5	72
Об'єм кузова, куб. м	65	45
Маса тари, т	19,5-20,5	18,6-19,8
Розрахункове навантаження від колісної пари на рейки, кН (тс)	230,5 (23,5)	223,6 (22,8)
База вагона, мм	7 700	7 700
Довжина вагона по осям автозчепів, мм	11 920	11 920
Габарит по ДСТУ	1-Т	1-Т
Кількість розвантажувальних люків	4	4
Конструктивна швидкість, км/год	120	120

СЕСІЯ 3.2. - СТВОРЕННЯ ВАНТАЖНИХ ВАГОНІВ ДЛЯ СИПКИХ ВАНТАЖІВ



Андрій Гетьман

Головний конструктор
вантажного вагонобудування

**ПАТ «Крюківський
вагонобудівний завод»**

ВИСНОВКИ:

- Створено перспективний вагон для перевезення сипких вантажів, що не потребують захисту від атмосферних опадів.
- Після закінчення війни, нашу країну чекає стрімкий підйом будівельної галузі, що потребують спеціалізованих вагонів здатних забезпечувати потреби цільових клієнтів. Вагон моделі 19-7154 є перспективним та, що найголовніше, він створений у відповідності до поточних та майбутніх потреб транспортної галузі.
- ПАТ «КВБЗ» також має досвід у освоєнні вантажних вагонів для колії 1435. На сьогодні виготовлено дослідний зразок зчленованої платформи моделі 13-4147, що пройшла всі необхідні випробування за результатами яких отримано сертифікат та дозвіл курсування шляхами Європи у габариті по TSI.
- Також ПАТ «КВБЗ» має багаторічний досвід та готовий до створення нової техніки для перевезення вантажів залізницею.

СЕСІЯ 3.3. - ПЕРСПЕКТИВИ ЄВРОІНТЕГРАЦІЇ РИНКУ УКРАЇНИ. ВИРОБНИЦТВО ЗАЛІЗНИЧНИХ КОЛІС ДЛЯ РИНКУ УКРАЇНИ ЗА СТАНДАРТОМ ДСТУ EN 13262



Олександр Рослик

Технічний директор Дивізіону залізничної продукції

ІНТЕРПАЙП

ЄВРОІНТЕГРАЦІЯ ЗАЛІЗНИЦЬ УКРАЇНИ

Головна мета – створення єдиних залізничних сполучень між Україною та країнами Європейського Союзу, з забезпеченням вимог безпеки в експлуатації з виконанням норм та вимог стандартів EN, прийнятих в Україні в якості національних як ДСТУ EN

Дії, в цьому напрямку:



Прийняття в Україні Європейських стандартів в якості національних ДСТУ EN з січня 2024 року на усі види продукції залізничного напрямку у тому числі колеса залізничні, осі та колісні пари.



Початок будівництва залізничної колії 1435мм в 2024 році.



Розпочато роботи з підготовки підприємств до сертифікації та виробництва залізничної продукції згідно з вимогами діючих в країні стандартів ДСТУ EN.

КОМПАНІЯ ІНТЕРПАЙП — виробник залізничної продукції

ЗАГОТІВЛЯ І ПЕРЕРОБКА
БРУХТУ



ІНТЕРПАЙП ВТОРМЕТ



ВИРОБНИЦТВО СТАЛІ



ІНТЕРПАЙП СТАЛЬ



ВИРОБНИЦТВО
ЗАЛІЗНИЧНИХ КОЛІС,
ОСЕЙ, КОЛПАР



ІНТЕРПАЙП НТЗ

СЕСІЯ 3.3. - ПЕРСПЕКТИВИ ЄВРОІНТЕГРАЦІЇ РИНКУ УКРАЇНИ. ВИРОБНИЦТВО ЗАЛІЗНИЧНИХ КОЛІС ДЛЯ РИНКУ УКРАЇНИ ЗА СТАНДАРТОМ ДСТУ EN 13262

Для можливості виготовлення продукції необхідна наступна послідовність дій



- Аналіз вимог Європейських стандартів та ДСТУ
- Аналіз існуючої технології та обладнання підприємства
- Модернізація обладнання підприємства
- Внесення змін до технології виробництва підприємства
- Виробництво дослідної партії продукції
- Виконання робіт спрямованих на отримання допуску на провадження
- Серійне виробництво продукції

ВИСНОВКИ

Виробництво залізничних коліс та іншої залізничної продукції за вимогами прийнятих в Україні євростандартів забезпечить:

- уніфікацію рухомого складу
- уніфікацію інфраструктури залізниць
- вільне курсування рухомого складу територією країн Європейського Союзу та України
- підвищення безпеки та надійності в експлуатації
- підвищення термін експлуатації



Олександр Рослик

Технічний директор Дивізіону залізничної продукції

ІНТЕРПАЙП

СЕСІЯ 3.4. - РЕМОНТ ТА МОДЕРНІЗАЦІЯ ЗАЛІЗНИЧНИХ ВАГОНІВ ТА ТЯГОВОГО РУХОМОГО СКЛАДУ



Анда Сівіна

Голова правління

**LDZ Rolling Stock Service –
дочірнє підприємство
Latvijas dzelzce
(Латвійські залізниці)**

- Латвійська залізниця зацікавлена у постачанні запасних частин для локомотивів, вагонів та інших залізничних компонентів від українських виробників. Крім того, у рамках модернізації залізничної інфраструктури розглядаються можливості залучення інноваційних рішень та досвіду українських фахівців.
- “Співробітництво з Україною. Ми фокусуємося саме на запчастинах і проєктах модернізації. Що стосується залізничних перевезень, то тут інженери мають аналізувати технічні рішення для покращення роботи мультимодальних перевезень”, – зазначила пані Сівіна.
- Будівництво європейської колії 1435 мм у Латвії
- Співіснування двох стандартів колій у Латвії: 1435 мм і 1520 мм
- Досвід Естонії та України у питанні двох стандартів колій.
- Посилання на статтю з [Rail.insider](#)

СЕСІЯ 3.4. - РЕМОНТ ТА МОДЕРНІЗАЦІЯ ЗАЛІЗНИЧНИХ ВАГОНІВ ТА ТЯГОВОГО РУХОМОГО СКЛАДУ

KEY COOPERATION AREAS:

- CARGO TRANSPORTATION
- LOCOMOTIVE RENTALS
- WAGON REPAIRS
- LOCOMOTIVE REPAIRS
- RAIL TRACK VEHICLE EQUIPMENT REPAIRS
- MODERNIZATION OF LOCOMOTIVES
- INFRASTRUCTURE CONSTRUCTION SERVICES



Анда Сівіна

Голова правління

**LDZ Rolling Stock Service –
дочірнє підприємство
Latvijas dzelzce
(Латвійські залізниці)**

LOCOMOTIVE FLEET

- 2M62 / 2M62U
- 2M62UM
- 2TE10
- 2TE116

- TGM23BV
- CME3
- CME3M

EXPERIENCE

BUILT Railway platforms 13-4012-01M1A1 for the transportation of military vehicles and equipment

- ❑ Maximum single axle load 25 tons (standard 21 tons)
- ❑ Maximum lifting capacity of one platform 72 tons (standard 66 tons)
- ❑ Additional mounting points for any type of equipment
- ❑ Platforms are designed for quick loading and unloading of equipment
- ❑ Platforms are visually indistinguishable from standard platforms



СЕСІЯ 3.4. - РЕМОНТ ТА МОДЕРНІЗАЦІЯ ЗАЛІЗНИЧНИХ ВАГОНІВ ТА ТЯГОВОГО РУХОМОГО СКЛАДУ



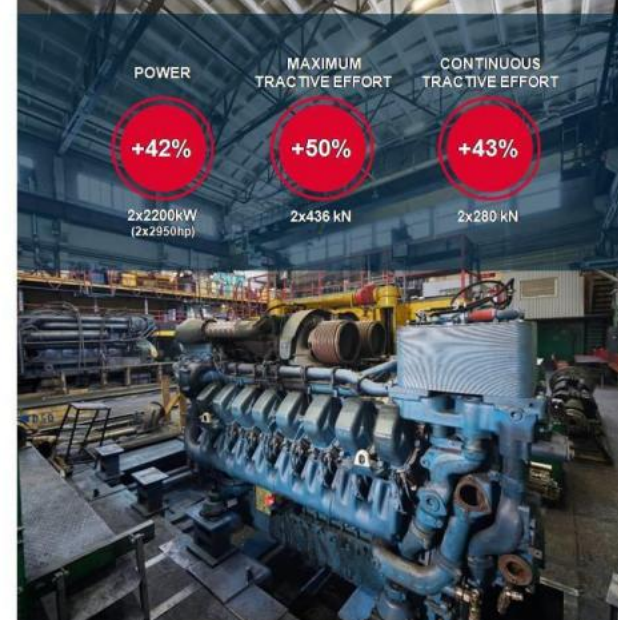
Анда Сівіна

Голова правління

**LDZ Rolling Stock Service –
дочірнє підприємство
Latvijas dzelzce
(Латвійські залізниці)**

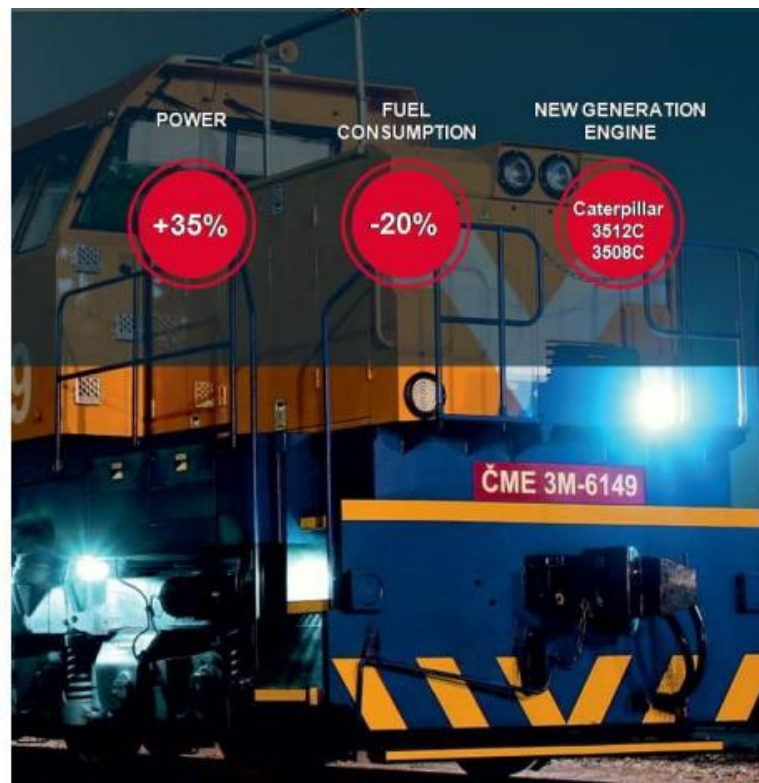
MODERNIZATION AND ASSEMBLY OF ROLLING STOCK

- Opportunity to renew technically outdated rolling stock
- Locomotive's lifetime prolongation up to 30 years
- Increase in power output (from 4 000 hp up to 6 000 hp)
- Possibility to carry heavy-weight trains
- Increased service intervals; decrease in the amount of repairs and maintenance operations by 50%
- Possibility of more efficient use of the locomotive in transportation



MODERNIZATION AND ASSEMBLY PROJECT OF SHUNTING LOCOMOTIVES

- Modernization projects of ČME3 locomotives were launched in 2010:
- increase of power from 993 kW to 1550 kW, by installing the new Caterpillar engine
- other improvements for the provision of safety, economy, comfort and environmental protection requirements
- Power increase of the modernized locomotives is around 35%, while fuel consumption is reduced by 20%
- Since 2011 fourteen modernized ČME3M locomotives have been put into operation, three ČME3 locomotives were modernized using 1000kW powerful CAT3508C diesel engine



СЕСІЯ 3.6. - НОВА ПРОДУКЦІЯ КРЕМЕНЧУЦЬКОГО СТАЛЕЛИВАРНОГО ЗАВОДУ У СВІТЛІ ПРОЦЕДУР ПОСТАНОВКИ НА ВИРОБНИЦТВО

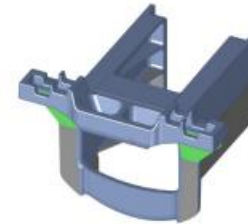


Дьомін Ростислав

д.т.н., директора з технічної політики

Кременчуцький сталеливарний завод

Деталі пасажирських вагонів



Відновлення виготовлення литва вагонного призначення у 2024 році



СЕСІЯ 3.6. - НОВА ПРОДУКЦІЯ КРЕМЕНЧУЦЬКОГО СТАЛЕЛИВАРНОГО ЗАВОДУ У СВІТЛІ ПРОЦЕДУР ПОСТАНОВКИ НА ВИРОБНИЦТВО



Дьомін Ростислав

д.т.н., директора з технічної політики

Кременчуцький сталеливарний завод

Проблемні питання в частині дозвільних документів та «поставлення на виробництво»

- Чи лишилася без змін процедура погодження креслеників, або тендерна документація буде змінюватись?
- Чи діє процедура «отримання умовного номера» для деталей, які не увійшли у перелік таких, що підлягають інспекційному контролю?
- Чи відомо, як зміниться процедура , коли технічні регламенти «вступлять у силу» третій раз?
- Чи буде китайська продукція допущена на рівних умовах з продукцією походження з України та дружніх до України держав?

СЕСІЯ 4.1. - РОЗВИТОК МІЖНАРОДНИХ ПЕРЕВЕЗЕНЬ



Вікторія Башинська

Заступниця директора філії

Філія «Центр транспортного сервісу «Ліски» АТ «Укрзалізниця»

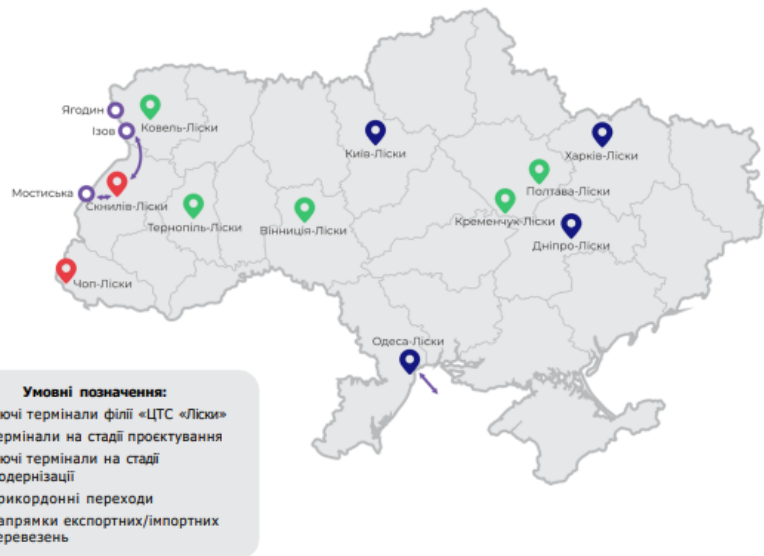
Філія «Центр транспортного сервісу «Ліски»

Послуги, що надаються ЦТС «Ліски»:

- Транспортно-експедиторське обслуговування;
- Надання в користування контейнерів та фітінгових платформ;
- Організація контейнерних та контрейлерних рейсів;
- Зберігання вантажів на терміналі;
- Операції з перевантаження;
- Операції з зерновими вантажами;
- Послуги автоперевезень, включаючи доставку до кінцевого отримувача (first-last mile delivery);
- Послуги з митного оформлення вантажів.

За 2024 рік ЦТС «Ліски»:

- Перевезли **40 107** контейнерів у експортних напрямках;
- Перевезли **16 064** контейнерів у імпортних напрямках;
- Організували **385** поїздів інтермодального транспорту, якими було перевезено **25 880** контейнерів.



Рухомий склад філії «ЦТС «Ліски»

3 229

Контейнерів

1 602

20-футові

1 627

40-футові

4 639

Фітінгових платформ

86

Контрейлерні

48

Сідельні тягачі

77

Напівпричіпи

СЕСІЯ 4.1. - РОЗВИТОК МІЖНАРОДНИХ ПЕРЕВЕЗЕНЬ

ТОВ «Ukrainian Railways Cargo Poland»

Основні напрямки діяльності філії включають:

- **Забезпечення повного ланцюга перевезення вантажів:** при перевезенні у вагонах-цистернах, напіввагонах та вагонах-зерновозах - здійснюється перестановка візків
- **Доставку вантажів в контейнерах в будь-яку країну ЄС та за Маршрутом ТМТМ, з наданням універсальних та спеціалізованих контейнерів власності УЗ.**



Вікторія Башинська

Заступниця директора філії

Філія «Центр транспортногo сервісу «Ліски» АТ «Укрзалізниця»

Транскаспійський міжнародний транспортний маршрут (ТМТМ)



СЕСІЯ 4.1. - РОЗВИТОК МІЖНАРОДНИХ ПЕРЕВЕЗЕНЬ



Вікторія Башинська
Заступниця директора філії
**Філія «Центр
транспортного сервісу
«Ліски» АТ «Укрзалізниця»**

Перевезення в рамках ТМТМ



**Долучення АТ «Укрзалізниця» до
перевезень в рамках ТМТМ
передбачає:**

- **Реєстрацію нової юридичної особи UZ Cargo East у Казахстані (за прикладом UZ Cargo Poland);**
- **Створення оператора морських перевезень;**
- **Модернізацію поромів «Герої Плевни» та «Герої Шипки» задля їх подальшого використання для морських контейнерних перевезень.**



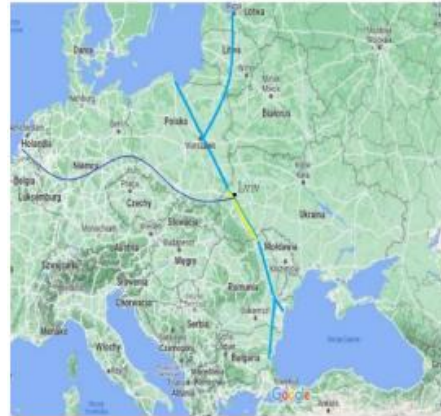
СЕСІЯ 4.2. - КОМПЛЕКСНА ПРОПОЗИЦІЯ РОЗБУДОВИ ЛЬВІВСЬКОГО ЗАЛІЗНИЧНОГО ВУЗЛА



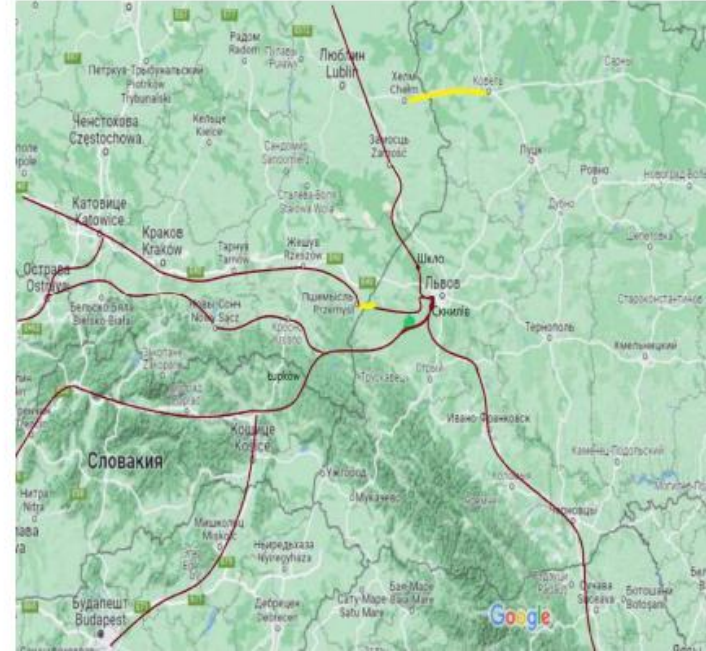
Борис Ганайлюк
Директор
Львівські лінії

I. анклав колій 1435мм – економічно доцільний та достатній

обхід Карпат
Ініціатива “трьох морів”



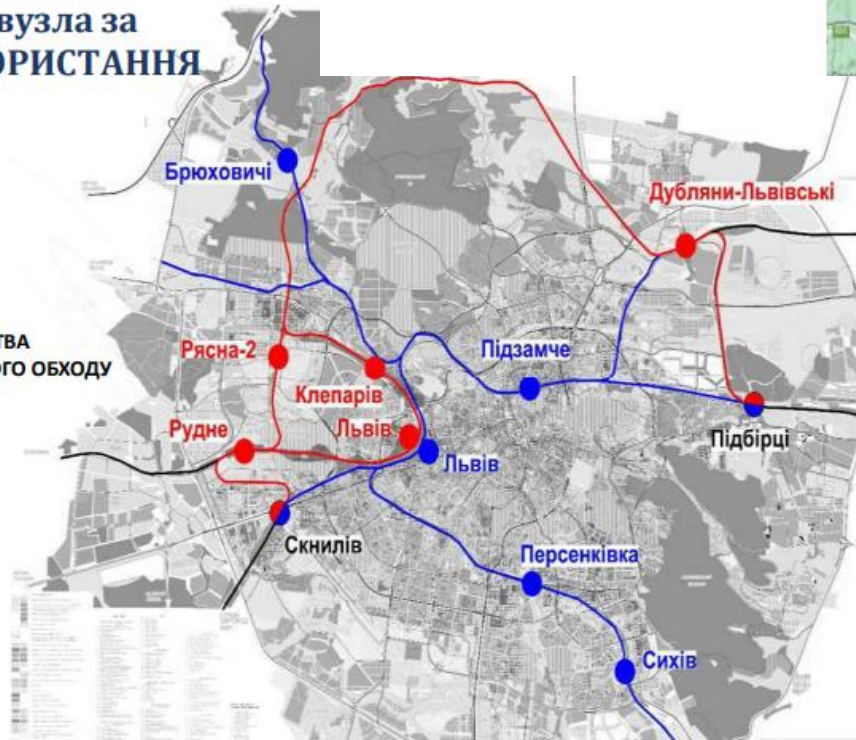
Приєднання станцій Львівського вузла до мережі 1435мм



II. РОЗПОДІЛ КОЛІЙ вузла за ПРИОРІТЕТОМ ВИКОРИСТАННЯ

ПАСАЖИРСЬКИЙ
ВАНТАЖНИЙ

ДОСЯГАЄТЬСЯ ЗА РАХУНОК БУДІВНИЦТВА
ДРУГОЇ ЧЕРГИ ВАНТАЖНОГО ПІВНІЧНОГО ОБХОДУ
ТА ДОДАТКОВОЇ ДВОКОЛІЙНОЇ ЛІНІЇ
КРАСНЕ - ДУБЛЯНИ Львівські
(за новим напрямком)



СЕСІЯ 4.2. - КОМПЛЕКСНА ПРОПОЗИЦІЯ РОЗБУДОВИ ЛЬВІВСЬКОГО ЗАЛІЗНИЧНОГО ВУЗЛА



Борис Ганайлюк

Директор

Львівські лінії

III. Реконструкція сортувальних станцій Клепарів та Львів

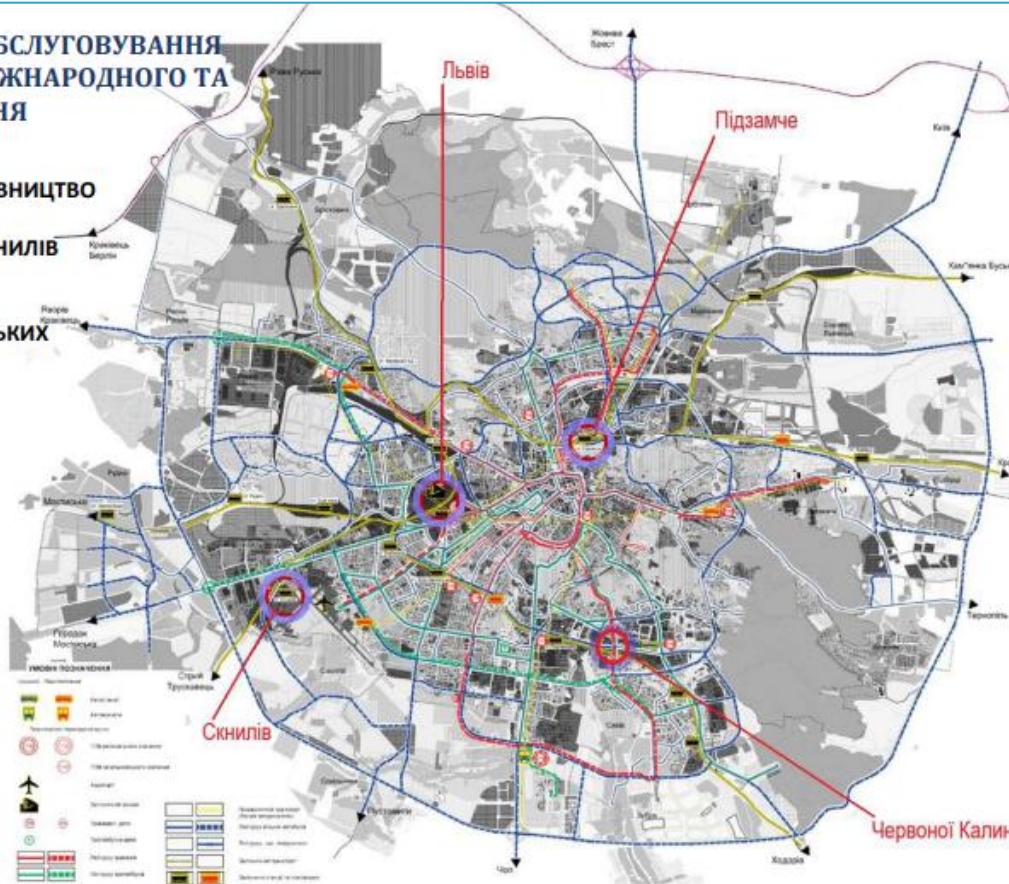


Збільшення сортувальних колій
Клепарів до 43; Львів до 32
будівництво фронтів перевантажування між
потягами 1435/1520 в зоні 5 парку та ст. Рудно

проектна потужність до 8 тис ТЕУ/добу

IV. ДЕЦЕНТРАЛІЗАЦІЯ ОБСЛУГОВУВАННЯ ПАСАЖИРІВ ПОТЯГІВ МІЖНАРОДНОГО ТА ДАЛЬНЬОГО СПОЛУЧЕННЯ

РЕКОНСТРУКЦІЯ ТА НОВЕ БУДІВНИЦТВО
ПАСАЖИРСЬКИХ ТЕРМІНАЛІВ
СТАНЦІЙ ПІДЗАМЧЕ, ЛЬВІВ, СКНИЛІВ
ПЕРСЕНКІВКА
БУДІВНИЦТВО НОВОЇ ЗОНИ
ОБСЛУГОВУВАННЯ ПАСАЖИРСЬКИХ
ПОТЯГІВ 1520/1435
в районі ст Скнилів



СЕСІЯ 4.3. - НОВІ ЗАЛІЗНИЧНІ МІЖНАРОДНІ СПОЛУЧЕННЯ



Засновано в 2015 році.

Держави учасники: Польща, Литва, Латвія, Австрія, Чехія, Словаччина, Словенія, Болгарія, Естонія, Румунія, Угорщина, Хорватія, Греція.

Партнери: Європейський Союз, США, Німеччина, Японія.

Асоційовані держави члени
Україна, Молдова

«Ініціатива трьох морів» (3SI) створена з метою розвитку транспортної, енергетичної та цифрової інфраструктури, стимулювання інвестиційної та інноваційної діяльності для сталого соціально-економічного розвитку держав-учасниць шляхом залучення політичних еліт, бізнес-спільнот, молоді та студентів.

Україна отримала статус особливого партнера на саміті в Ризі 20 червня 2022 року.

Україна стала асоційованим членом на саміті в Бухаресті 6 вересня 2023 року.

16 січня 2024 року у Верховній Раді України створено міжфракційну депутатську групу «ІНІЦІАТИВА ТРИ МОРЯ – УКРАЇНА».



Андрій Смородін

Президент

**Громадська платформа
«Ініціатива Трьох Морів –
Україна»**

СЕСІЯ 4.3. - НОВІ ЗАЛІЗНИЧНІ МІЖНАРОДНІ СПОЛУЧЕННЯ

НАЦІОНАЛЬНА ПЛАТФОРМА «ІНІЦІАТИВА ТРОХ МОРІВ – УКРАЇНА»



Андрій Смородін

Президент

**Громадська платформа
«Ініціатива Трьох Морів –
Україна»**



Конкретизуючи напрямки розвитку для України в рамках ініціативи Трьох морів до 2030 року, можна виділити такі пріоритети:

1. Енергетика: диверсифікація постачання та модернізація інтерконекторів.
2. Транспорт: розвиток коридорів.
3. Цифровізація: доступ до інтернету та впровадження 5G.
4. Економіка: залучення інвестицій та підтримка бізнесу.
5. Екологія: відновлювані джерела енергії та утилізація відвалів.
6. Безпека: кіберзахист і військова співпраця.
7. Культура: освітні програми та збереження спадщини.
8. Охорона здоров'я: медичні дослідження та технології.
9. Туризм: розвиток інфраструктури та культурних проєктів.
10. Освіта: наукові обміни та спільні програми.
11. Сільське господарство: агротехнології та експорт.
12. Регіони: інвестиції у розвиток регіонів.
13. Промисловість: інновації та модернізація виробництв.

