

Анализ VII Международной конференции «Железные дороги Украины: развитие и инвестиции» компанией «ЕУ-Транс»

СЕССИЯ I. Законопроект «О железнодорожном транспорте» и реформа УЗ

Проект закона «О железнодорожном транспорте» должен быть принят в двух чтениях до конца 2025г. в соответствии с обязательствами Украины в рамках проекта «Ukraine Facility» и сотрудничества с Всемирным банком. Это предполагает разделение АО «Укрзализныця» на отдельные бизнес-единицы. Однако, учитывая текущую ситуацию, существует риск задержки его принятия, поскольку законопроект находится на рассмотрении в парламенте.

Закон «О железнодорожном транспорте» станет фундаментом дальнейшего приведения железнодорожной отрасли Украины к нормам ЕС в рамках Национальной транспортной стратегии. В частности, это касается имплементации механизма частной тяги, который находится в состоянии экспериментального внедрения без четких результатов.

Компания «ЕУ-Транс» надеется, что после принятия данного закона владельцы вагонов получат статус оператора/перевозчика и соответствующие права. В настоящее время компания, несмотря на то, что предоставляет в пользование собственные вагоны для перевозок, включая международные маршруты и перевозки для нужд ВСУ, платит железнодорожный тариф, инвестирует значительные средства в поддержку подвижного состава в исправном состоянии и обеспечивает валютные поступления в страну, не может получить статус критически важного предприятия. Причина этого — отсутствие статуса участника перевозочного процесса, поскольку компания не выступает отправителем или получателем груза, что является ограничением и не соответствует европейской практике.

СЕССИЯ II. Повышение тарифов и возможные альтернативы

Представители аграрного и металлургического секторов, продолжающих использовать железнодорожный транспорт, заявляют о риске неплатежеспособности при очередном повышении тарифов на 37%. Согласно данным "Укрзализныци", перевозка аграрной и металлургической продукции составляет более 80% от общего объема грузоперевозок.

Со своей стороны, «Укрзализныця» аргументирует необходимость повышения тарифов потребностью покрытия убытков, достигающих 7 млрд. долларов США, а также необходимость повышения заработной платы работников. Также Укрзализныця принимает активные меры по поиску и привлечению новых клиентов, поэтому презентует на всех площадках собственные сервисы и услуги.

В качестве альтернативы повышению тарифов некоторые спикеры предложили меры по цифровизации и оптимизации процессов в «Укрзализныце». Они отметили, что значительная часть ущерба компании обусловлена устаревшими технологиями, бюрократией, коррупционными рисками и избыточной численностью персонала. Предлагаемые ИТ-решения (API-интеграция, автоматизация процессов) могут существенно сократить операционные расходы, снизить уровень коррупции и улучшить управление ресурсами.

СЕССИЯ III. Вагонное хозяйство: вызовы и предложения

Реорганизация вагонного хозяйства в «УЗ Вагон-сервис» столкнулась с многочисленными проблемами, в частности задержками в процессе ремонта вагонов. Владельцы вагонов сталкиваются с затягиванием процедур: с момента получения уведомления о браковке до начала ремонта может пройти от 2 до 5 дней, что влечет за собой дополнительные расходы на пользование вагонами.

Основные проблемы и предложения от рынка:

- ✓ Оперативное информирование владельцев о браковании.
- ✓ Быстрое выставление предоплатных счетов.
- ✓ Введение ответственности "УЗ Вагон-Сервис" за задержки в ремонте.
- ✓ Наличие оперативного состава запчастей для вагонов.
- ✓ Повышение качества ремонтных работ.

Также было представлено несколько инициатив:

- **Крюковский вагоностроительный завод** презентовал новый тип вагона для перевозки сыпучих грузов, не требующих защиты от атмосферных осадков.
- **LDZ Rolling Stock Service** предложил услуги по ремонту вагонов и локомотивов на собственных производственных мощностях.
- **Кременчугский сталелитейный завод** сообщил о возобновлении производства литья для грузовых вагонов, заявив о готовности удовлетворить спрос рынка.

СЕССИЯ IV. Логистические инициативы и международное сотрудничество

Филиал «ЦТС Лиски» расширяет возможности международных перевозок, в том числе по маршруту **Транскаспийского международного транспортного коридора (ТМТМ)**. Для этого привлекаются компании **UZ Kargo Poland** и **UZ Kargo East (Казахстан)**. Кроме того, планируется увеличение паромных мощностей и возобновление работы паромов «Герои Плевны» и «Герои Шипки».

Также был представлен проект развития Львовского железнодорожного узла, предусматривающий распределение на грузовое и пассажирское направления.

Выводы и рекомендации:

- ✓ Для успешного реформирования железнодорожной отрасли необходимо ускорить принятие закона «О железнодорожном транспорте».
- ✓ Владельцы вагонов должны получить официальный статус участника перевозки с целью обеспечения равных условий в перевозочном процессе.
- ✓ Необходимо обеспечить баланс между экономической целесообразностью повышения тарифов и конкурентоспособностью железнодорожного транспорта.
- ✓ Оптимизация процессов и цифровизация способны значительно улучшить финансовое состояние Укрзализныци без необходимости резкого повышения тарифов.
- ✓ Важно создать эффективный механизм коммуникации между владельцами вагонов и филиалом «УЗ Вагон-сервис» для устранения задержек в ремонте.

Компания «ЕУ-Транс» призывает к активному обсуждению реформ, что позволит сформировать эффективный и конкурентоспособный железнодорожный сектор Украины.