

Аналіз VII Міжнародної конференції «Залізниця України: розвиток та інвестиції» компанією «ЕУ-Транс»

СЕСІЯ I. Законопроект «Про залізничний транспорт» та реформа УЗ

Проект закону «Про залізничний транспорт» має бути ухвалений у двох читаннях до кінця 2025 року відповідно до зобов'язань України в межах проекту «Ukraine Facility» та співпраці зі Світовим банком. Це передбачає розділення АТ «Укрзалізниця» на окремі бізнес-одиниці. Однак, враховуючи поточну ситуацію, існує ризик затримки його прийняття, оскільки законопроект наразі знаходиться на розгляді в парламенті.

Закон «Про залізничний транспорт» стане фундаментом для подальшого приведення залізничної галузі України до норм ЄС у рамках Національної транспортної стратегії. Зокрема, це стосується імплементації механізму приватної тяги, що наразі знаходиться у стані експериментального впровадження без чітких результатів.

Компанія «ЕУ-Транс» сподівається, що після ухвалення зазначеного закону власники вагонів отримають статус оператора/перевізника та відповідні права. Наразі ж компанія, попри те, що надає у користування власні вагони для перевезень, включно з міжнародними маршрутами та перевезеннями для потреб ЗСУ, сплачує залізничний тариф, інвестує значні кошти в підтримку рухомого складу у справному стані та забезпечує валютні надходження до країни, не може отримати статус критично важливого підприємства. Причина цього — відсутність статусу учасника перевізного процесу, оскільки компанія не виступає відправником або отримувачем вантажу, що є обмеженням і не відповідає європейській практиці.

СЕСІЯ II. Підвищення тарифів та можливі альтернативи

Представники аграрного та металургійного секторів, які продовжують використовувати залізничний транспорт, заявляють про ризик неплатоспроможності у разі чергового підвищення тарифів на 37%. Згідно з даними «Укрзалізниця», перевезення аграрної та металургійної продукції становить 80% від загального обсягу вантажоперевезень.

Зі свого боку, «Укрзалізниця» аргументує необхідність підвищення тарифів потребою покриття збитків, що наразі сягають 7 млрд. доларів США, а також необхідністю підвищення заробітної плати працівників. Також наразі Укрзалізниця вживає активних заходів для пошуку та залучення нових клієнтів, тому презентує на всіх майданчиках власні сервіси та послуги.

Як альтернативу підвищенню тарифів деякі спікери запропонували заходи з цифровізації та оптимізації процесів в «Укрзалізниця». Вони зазначили, що значна частина збитків компанії зумовлена застарілими технологіями, бюрократією, корупційними ризиками та надлишковою чисельністю персоналу. Запропоновані ІТ-рішення (API-інтеграція, автоматизація процесів) можуть суттєво скоротити операційні витрати, знизити рівень корупції та покращити управління ресурсами.

СЕСІЯ III. Вагонне господарство: виклики та пропозиції

Реорганізація вагонного господарства в «УЗ Вагон-Сервіс» зіткнулася з численними проблемами, зокрема затримками у процесі ремонту вагонів. Наразі власники вагонів стикаються з затягуванням процедур: від моменту отримання повідомлення про бракування до початку ремонту може минути від 2 до 5 днів, що спричиняє додаткові витрати на користування вагонами.

Основні проблеми та пропозиції від ринку:

- ✓ Оперативне інформування власників про бракування.
- ✓ Швидке виставлення передплатних рахунків.
- ✓ Запровадження відповідальності «УЗ Вагон-Сервіс» за затримки в ремонті.
- ✓ Наявність оперативного складу запчастин для вагонів.
- ✓ Підвищення якості ремонтних робіт.

Також було представлено кілька ініціатив:

- **Крюківський вагонобудівний завод** презентував новий тип вагона для перевезення сипучих вантажів, які не потребують захисту від атмосферних опадів.
- **LDZ Rolling Stock Service** запропонував послуги ремонту вагонів та локомотивів на власних виробничих потужностях.

- **Кременчуцький сталеливарний завод** повідомив про відновлення виробництва литва для вантажних вагонів, заявивши про готовність задовольнити попит ринку.

СЕСІЯ IV. Логістичні ініціативи та міжнародна співпраця

Філія «ЦТС Ліски» розширює можливості міжнародних перевезень, зокрема за маршрутом **Транскаспійського міжнародного транспортного коридору (ТМТМ)**. Для цього залучаються компанії **UZ Kargo Poland** та **UZ Kargo East (Казахстан)**. Крім того, планується збільшення паромних потужностей і відновлення роботи паромів «Герої Плевни» та «Герої Шипки».

Також було представлено проєкт розбудови Львівського залізничного вузла, що передбачає розподіл на вантажний та пасажирський напрямки.

Висновки та рекомендації:

- ✓ Для успішного реформування залізничної галузі необхідно прискорити ухвалення закону «Про залізничний транспорт».
- ✓ Власники вагонів повинні отримати офіційний статус учасника перевезення для забезпечення рівних умов у перевізному процесі.
- ✓ Потрібно забезпечити баланс між економічною доцільністю підвищення тарифів і конкурентоспроможністю залізничного транспорту.
- ✓ Оптимізація процесів та цифровізація здатні значно покращити фінансовий стан «Укрзалізниці» без необхідності різкого підвищення тарифів.
- ✓ Важливо створити ефективний механізм комунікації між власниками вагонів і філією «УЗ Вагон-сервіс» для усунення затримок у ремонті.

Компанія «ЕУ-Транс» закликає до активного обговорення реформ, що дозволить сформувати ефективний та конкурентоспроможний залізничний сектор України.