

## ДОПУСК ПРИВАТНОЇ ТЯГИ ДО ЗАЛІЗНИЧНОЇ ІНФРАСТРУКТУРИ

**Є. В. Белашов**, головний консультант відділу секторальної економіки центру економічних та соціальних досліджень НІСД

*У записці висвітлено питання впливу нестачі залізничного тягового рухомого складу на здійснення вантажних перевезень в Україні. Окреслено проблеми, які посилюють дефіцит локомотивів та негативно впливають на ефективність їх використання. Для вирішення проблеми нестачі залізничного рухомого складу пропонується реалізувати заходи щодо допуску приватного залізничного тягового рухомого складу до здійснення вантажних перевезень.*

### Рекомендації

Використання приватної тяги на залізничних коліях є одним з пріоритетних напрямів оголошеної Президентом України В. Зеленським на форумі «Велике будівництво: нова залізниця» масштабної модернізації залізничного транспорту. Для забезпечення впровадження приватного залізничного рухомого складу та уникнення можливих ризиків від його використання вважаємо за доцільне реалізувати наступні заходи.

#### **1. Верховній Раді України забезпечити прийняття Законів України:**

- «Про залізничний транспорт України» (проект № 1196-1 від 06.09.2019), що створить законодавчу основу для допуску приватного тягового рухомого залізничного складу до залізничної інфраструктури;

- «Про Національну комісію, що здійснює державне регулювання у сфері транспорту» (проект № 3927 від 22.07.2020), що дозволить створити прозору та обґрунтовану систему тарифів на використання залізничної інфраструктури, у т. ч. приватними перевізниками та логістичними операторами.

#### **2. Міністерству інфраструктури України:**

- внести зміни до «Тимчасового положення про порядок допуску приватних локомотивів до роботи окремими маршрутами на залізничних коліях загального користування» (Наказ № 191 від 04.03.2020), у якому має бути передбачено заборону

використання локомотивів з вичерпаним терміном експлуатації, або зношених локомотивів у якості приватної тяги;

- ініціювати засідання Антикризового штабу з відновлення сталого функціонування АТ «Українська залізниця», на якому розглянути проблемні питання допуску приватної тяги до залізничної інфраструктури, розробити шляхи та механізм врегулювання проблем у цій сфері.

### **3. АТ «Укрзалізниця»:**

- виділити до окремого суб'єкта господарювання напрямок залізничної інфраструктури, як це передбачається Стратегією АТ «Укрзалізниця» на 2019-2023 рр., та забезпечити його незалежність, що дозволить створити рівні умови доступу до залізничної інфраструктури всім перевізникам, у т. ч. приватним.

## **Обґрунтування**

*Однією з найактуальніших проблем залізничної галузі в Україні, яка призводить до поглиблення кризових явищ у ній<sup>1</sup>, є катастрофічна нестача тягового рухомого складу.* За даними компанії Ernst & Young, для повноцінного виконання своїх функцій АТ «Укрзалізниця» не вистачає 300-500 локомотивів<sup>2</sup>.

Через нестачу тягового рухомого складу АТ «Укрзалізниця» змушене залишати вагони на коліях без обслуговування. У серпні 2021 р. кількість залишених вагонів сягала 8 тис. у складі 188 потягів. У жовтні кількість залишених вагонів зменшилася до 1635 у складі 35 потягів, проте істотно збільшилась кількість тимчасово затриманих потягів – на 28.10.2021 вона становила 262 потяги або 11491 вагон. Найбільша кількість затриманих потягів припадала на Південно-Західну та Львівську залізницю (91 та 55 потягів відповідно)<sup>3</sup>.

Така ситуація призводить до втрат часу на перевезення вантажів (які становлять від 30 до 210 годин), неефективного використання вагонів, а також скорочення пропускну здатності залізничної мережі.

*Як результат, відбувається скорочення обсягів виконання замовлень вантажовідправників на подачу вагонів.* За даними Асоціації виробників цементу України, подача вагонів під завантаження протягом січня-серпня 2021 р. становила

<sup>1</sup> Наразі частка АТ «Укрзалізниця» у загальному обсязі вантажних перевезень скорочується. У 2015-2020 рр. обсяги залізничних вантажних перевезень в Україні зменшилися на 12,7 % (на 44,5 млн т), а частка залізничного транспорту у загальному обсязі вантажних перевезень (без урахування трубопровідного транспорту) – на 14,2 в.п.

<sup>2</sup> УЗ не вистачає 300-500 локомотивів, а до 40 % магістральних локомотивів УЗ вимагають заміни, – Ernst & Young URL: <https://railexpoua.com/novyny/uz-ne-vyystachaie-300-500-lokomotyviv-a-do-40-mahistralnykh-lokomotyviv-uz-vymahaiut-zaminy-ernst-young/>

<sup>3</sup> Из-за дефицита тяги УЗ оставляет на путях составы — с чем связан новый кризис на железной дороге URL: <https://mintrans.news/zhd/iz-za-defitsita-tyagi-uz-ostavlyayet-na-putyakh-sostavy-s-chem-svyazan-novyy-krizis-na-zheleznoy-doroge?fbclid=IwAR07Ljq3opY8xwMSIXiAGS2r7vRqJVVEufjgBjbZ6R0RKgl6irEgABo0fpl>

56 % від загальної кількості замовлених вагонів, а у вересні ситуація стала ще гіршою<sup>4</sup>. Якщо у липні до членів Асоціації надійшло 6 скарг на невчасне надходження вагонів із замовленими вантажами, то у серпні їх вже було 80, а у вересні – 127. Внаслідок цього були зміщені терміни виконання багатьох інфраструктурних проєктів, у тому числі й тих, що входять до складу ініціативи Президента України В. Зеленського «Велике Будівництво».

У серпні 2021 р. у зв'язку з хронічною нестачею локомотивів АТ «Укрзалізниця» у Тернопільській області було зупинено роботу елеваторів. Через невиконання замовлень на подачу вагонів компанія G.R. Agro була змушена здійснювати перевезення зерна автомобільним транспортом<sup>5</sup>.

У вересні 2021 р. затримки у залізничних перевезеннях дизельного пального призвели до зростання цін на нього на внутрішньому ринку (затримки з транспортуванням цистерн з паливом склали 20-26 діб)<sup>6</sup>.

У жовтні ситуація з затримками перевезень нафтопродуктів залізничним транспортом погіршилася – терміни доставки збільшились з 1 дня до 7-10 днів, на залізничних коліях було залишено 45 потягів з дизельним паливом та газом<sup>7</sup>.

У листопаді через нестачу тяги на залізничних шляхах України перебувало 3 тис. білоруських вагонів за звичайної кількості 900 вагонів. Цього ж місяця корпорація «Збарський комбінат хлібопродуктів» повідомила про транспортний колапс, вивезення зерна не відбувалось за 23 маршрутами; 80 % виробничих потужностей промислово-будівельної групи «Ковальська» було зупинено на декілька днів через збій постачання сировини залізницею. Через брак локомотивів простоювали понад 500 вагонів зі щебнем та цементом. 25 листопада ДП «Артемсіль» звернулося до Міністерства інфраструктури України з приводу вирішення питання щодо забезпечення підприємства достатньою кількістю вагонів (у жовтні при заявці на 202 критих вагони під навантаження до країн СНД було подано тільки 74 вагони, або 36 % від заявки. При загальній заявці 2685 напіввагонів подано та навантажено 1502, або 56 % від заявки<sup>8</sup>.

<sup>4</sup> Голова "Укрцементу": збільшення виробництва цементу можливе лише за умови покращення залізничних перевезень URL: <https://ua.interfax.com.ua/news/interview/535841.html>

<sup>5</sup> Через дефіцит вагонів G.R. Agro переключилася на перевезень зерна власним автотранспортом URL: <https://agroday.com.ua/2021/08/18/cherez-defitsyt-vagoniv-g-r-agro-pereklyuchylasya-na-perevezen-zerna-vlasnym-avtotransportom/>

<sup>6</sup> Затримки цистерн на мережі УЗ призвели до зростання цін на дизпальне URL: [https://www.railinsider.com.ua/zatrymky-czystern-na-merezhi-uz-pryzvely-do-zrostannya-czin-na-dyzpalne/?fbclid=IwAR3\\_raJxirU9Ix8mJXpvGR4TAQhTGoat88tucIMBBgbFFwbp5bbO8SQymK8](https://www.railinsider.com.ua/zatrymky-czystern-na-merezhi-uz-pryzvely-do-zrostannya-czin-na-dyzpalne/?fbclid=IwAR3_raJxirU9Ix8mJXpvGR4TAQhTGoat88tucIMBBgbFFwbp5bbO8SQymK8)

<sup>7</sup> Проблема задержек на «Укрзалізнице» в октябрі усугубилась

URL: [https://enkor.ua/ru/news/problema\\_zaderzhak\\_na\\_ukrzaliznyce\\_v\\_oktyabre\\_usugubilas\\_/248480](https://enkor.ua/ru/news/problema_zaderzhak_na_ukrzaliznyce_v_oktyabre_usugubilas_/248480)

<sup>8</sup> ДП «Артемсіль» звернулося до Міністерства інфраструктури URL: <http://www.artyomsalt.com/2021/11/25/>

Внаслідок нестачі вагонів вартість оренди зерновозів у системі ProZotto зросла з 500 грн у липні до 6 тис. грн у жовтні. Станом на 11 листопада 2021 р. АТ «Укрзалізниця» виконала лише 28 % заявок на подачу вагонів для перевезення зернових вагонами «Центру транспортної логістики» – при замовленні 1222 зерновозів було навантажено 340. Найменше заявок (10 %) виконується на Південній залізниці.

Проблема дефіциту локомотивів викликана низкою факторів, серед яких, зокрема: незадовільні обсяги закупівель нових локомотивів; зношений стан наявних локомотивів (у середньому рівень зносу становить 96,8 %) <sup>9</sup>; висока аварійність та ненадійність локомотивів, що перебувають в експлуатації <sup>10</sup>.

Ситуація додатково погіршується затримками з капітальним та поточним ремонтом локомотивів – за інформацією АТ «Укрзалізниця», Дніпропетровський тепловозоремонтний завод та Запорізький електровозоремонтний завод не зможуть виконати програму ремонту локомотивів на 2021 р. через вплив кваліфікованих кадрів, неефективну систему постачання запчастин, зміну керівництва та освоєння ремонту нових типів тепловозів <sup>11</sup>.

У найближчі 3 роки у рамках ініціативи Президента України «Велике будівництво» передбачається реалізація проєкту державного замовлення на будівництво 20 дизель-потягів ДПКр-3 ПАТ «Крюківський вагонобудівний завод» <sup>12</sup>. Також для вирішення проблеми нестачі тягового рухомого складу АТ «Укрзалізниця» планує закупити 130 вантажних локомотивів у французької компанії «Alstom» загальною вартістю 882,5 млн євро (85 % з яких складатимуть кредитні кошти) <sup>13</sup>. Слід зауважити, що реалізація вищезазначеного проєкту закупівлі та введення в експлуатацію нових локомотивів відбуватиметься із значним лагом (виробництво триватиме до 2025 р.), тому очевидно, що кризові явища на залізничному транспорті України у близькій перспективі триватимуть.

<sup>9</sup> Середній знос локомотивів становить 96,8% – дослідження Rail.insider URL: <https://www.railinsider.com.ua/serednij-znos-lokomotyviv-stanovyt-968-doslidzhennya-rail-insider-2/>

<sup>11</sup> УЗ поки не вдається подолати відставання у ремонтах локомотивів URL: <https://www.railinsider.com.ua/uz-roky-ne-vdayetsya-podolaty-vidstavannya-u-remontah-lokomotyviv/?fbclid=IwAR3cdRAWci8TWRSoY6C6rX7iWfzmrPiiqmwIaNbIAUnKbDQBVvScyMOxrqE>

<sup>12</sup> До 2024 року Укрзалізниця отримає 192 пасажирських поїзди та 650 спальних вагонів URL: <https://mtu.gov.ua/news/33221.html>

<sup>13</sup> Зеленський схвалив закупівлю 130 французьких локомотивів для УЗ URL: <https://biz.liga.net/ua/ekonomika/transport/novosti/zelenskiy-podpisal-zakon-o-zakupke-frantsuzskih-lokomotivov-dlya-ukrzaliznytsi>

Стратегія АТ «Укрзалізниця» на 2019-2023 рр. передбачає виділення окремих видів діяльності у вертикалі:

- вантажних перевезень;
- пасажирських перевезень;
- інфраструктури, виробництва та сервісу;
- управління непрофільними активами<sup>14</sup>.

За умови забезпечення незалежності зазначених вертикалей це дозволить уникнути крос-субсидування збиткових напрямків та дасть змогу інтенсифікувати заходи щодо оновлення рухомого складу, насамперед локомотивів.

***З метою забезпечення оперативного надходження нових сучасних локомотивів у необхідній кількості слід врегулювати питання використання приватної тяги на залізничних коліях.*** Це дозволить у стислі терміни оновити локомотивний парк, знизити транспортно-логістичні витрати українських виробників, сприятиме покращенню транзитної привабливості України, забезпеченню екологічності та енергоефективності перевезень.

Слід зазначити, що допуск приватної тяги на залізничну інфраструктуру матиме наслідком скорочення відрахувань АТ «Укрзалізниця» до державного бюджету України через очікувану переорієнтацію вантажопотоків до приватних операторів залізничного рухомого складу. Крім того, у разі допуску приватної тяги на залізничну інфраструктуру існує ризик використання приватними операторами застарілих та зношених локомотивів, що негативно впливатиме на конкурентоспроможність залізничних перевезень в Україні порівняно із іншими видами транспорту та загрожуватиме зниженням безпеки руху. Втім, вирішення проблеми нестачі локомотивів стимулюватиме додаткове економічне зростання, що створюватиме ресурсний потенціал для подолання зазначених ризиків.

<sup>14</sup> Стратегія АТ «Укрзалізниця» на 2019-2023 рр. URL: [https://www.uz.gov.ua/files/file/about/documents/Стратегія-5-Турпоgraphy\(укр\).pdf](https://www.uz.gov.ua/files/file/about/documents/Стратегія-5-Турпоgraphy(укр).pdf)