



Приватна тяга в Україні



Київ 2019-2025

БУТЬКО Т. В., д.т.н., професор (УкрДУЗТ),
ХАРЛАНОВА С. В., аспірант (УкрДУЗТ),
СЕК Р. П., в.о. голови правління ПрАТ «Київ-Дніпровське МППЗТ»



Дослідження доцільності впровадження приватної локомотивної тяги на колії загального користування АТ «Укрзалізниця»

У статті розглянуто доцільність впровадження приватної локомотивної тяги, оскільки зараз АТ «Укрзалізниця» не може в повному обсязі задовольняти потреби перевізників. Розглянуті основні проблеми затримок у строках доставки вантажів, які пов'язані з нестачею тягового рухомого складу, через що час простою вантажів у 2,3 рази перевищує час у русі. Як приклад наведено деякі підприємства, які здійснюють перевезення власними локомотивами на невеликій відстані.

Ключові слова: залізниця, приватна локомотивна тяга, маршрут, парк локомотивів, дільниця, час руху.

Постановка проблеми

У сучасних умовах розвитку конкуренції в галузі залізничних перевезень одним з важливих питань є підвищення швидкості та забезпечення вчасної доставки вантажів від відправника до одержувача. Але здійснення даної вимоги не завжди можливе в строки, вказані в договорі на перевезення, на заводі є декілька проблем, зокрема нестача вагонів вантажного парку, дефіцит локомотивного парку. У зв'язку з тотальною зношеністю тягового рухомого складу доцільним стає питання можливості впровадження приватної тяги на залізницю, оскільки залізниця не може задовольнити потреби перевізників самостійно. Як наслідок, виникає ефект «кинутих поїздів», значні простой составів на сортувальних станціях в очікуванні магістральних локомотивів, що у свою чергу стає причиною простоїв суден у портах, які обходяться власникам у сотні тисяч доларів, штрафів і зривів контрактів.

Якщо першу проблему можна вирішити за рахунок вагонів операторських компаній, то з вирішенням другої проблеми виникають певні труднощі. Знос наявного інвентарного парку локомотивів АТ «Укрзалізниця» (АТ «УЗ») на сьогодні складає більше 90 %, а середній вік – 31 рік при нормативному строку служби 20 років.

У зв'язку з цим дослідження можливості впровадження приватної локомотивної тяги на мережі АТ «УЗ» є актуальним.

Мета дослідження

Метою дослідження є обґрунтування доцільності впровадження приватної локомотивної тяги на колії загального користування, що призведе до скорочення часу простою вагонів, які пов'язані з відсутністю локомотива та зі зміною локомотива на станціях стикування, і в цілому до покращення інших техніко-експлуатаційних показників (дільнична швидкість та ін.).

Аналіз останніх досліджень та публікацій

На сьогодні в Україні виникають труднощі щодо впровадження приватної локомотивної тяги на магістральних лінях, оскільки існують невирішені юридичні аспекти, які забороняють приватним компаніям, що мають власний тяговий рухомий склад, здійснювати доставку вантажів самостійно. З метою покращення даної ситуації було проаналізовано обсяги перевезених вантажів за найнапруженішими напрямками, час доставки вантажів на напрямках, розглянуто наявну законодавчу та нормативну бази.

Дослідження ситуації, що склалась на залізниці, і точки зору провідних фахівців у сфері вантажних перевезень стосовно впровадження приватної локомотивної тяги висвітлені в роботах [1, 2, 3].

Провідним нормативно-правовим документом, який може лягти в основу розроблення правил та інструкцій з керування приватними локомотивами на коліях загального користування АТ «УЗ», є Правила рівноправного доступу до інфраструктури залізничного транспорту загального користування, розроблені Українським державним університетом залізничного транспорту.

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

Голова УЗ не бачить необхідності в покупці тепловозів американської General Electric

Богдан Слущкий 15:15, 29.10.20 2 хв. 3587



За його словами, "Укрзалізниця" ліквідувала дефіцит локомотивів.



Глава УЗ не бачить необхідності в покупці американських тепловозів / фото kvsz.com

Голова акціонерної компанії "Укрзалізниця" Володимир Жмак не бачить необхідності в покупці тепловозів у американської компанії General Electric.



ЧИТАЙТЕ ТАКОЖ

"Укрзалізниця" веде переговори про закупівлю нової партії американських локомотивів - Зеленський

Про це він заявив на прес-конференції.

"Я на сьогодні не бачу необхідності подальшої закупівлі тепловозів General Electric, оскільки у нас є мета перейти на електровози, оскільки це набагато економічніше", - сказав Жмак.

За його словами, "Укрзалізниця" ліквідувала дефіцит локомотивів.





Строк реалізації експерименту

18.12.2019 – 04.12.2021

2019

2020

2021

8 місяців
на прийняття нормативних актів та
відбір учасників **Мінінфраструктури**

6 місяців
на підписання договору
та регламентів з **Укрзалізницею**

Указ
Президента
України
№713 про
забезпечення
економічного
зростання

Постанова
КМУ
№1043 про
реалізацію
експерименту

Наказ
Міністерства
інфраструктури
№ 191
про порядок
допуску

Наказ
Міністерства
інфраструктури
№ 540
про визначення
першого
учасника
експерименту

Укладено з
Укрзалізницею
перший
договір про
допуск
приватних
локомотивів

Укладено з
залізницею
перший
регламент
взаємодії

10 місяців
фактичний залишок на
реалізацію проекту

20 вересня

4 грудня

4 березня

26 серпня

16 грудня

лютий

4 грудня

Старт

Фініш

24 місяці
мав тривати експериментальний проект

ЗАТВЕРДЖУЮ :
Заступник директора виконавчого
регіональної філії
«Південно-Західна залізниця»
АТ «Укрзалізниця»
з операційних питань


В.М.Железняк
« 16 » 02 2021 р

ЗАТВЕРДЖУЮ :
Генеральний директор
ТОВ «Українська локомотивобудівна
компанія»


В. Якубовський
« 16 » 02 2021 р

Фінансовий директор
ТОВ «Українська локомотивобудівна
компанія»


О. Рибка
« 17 » 02 2021 р

РЕГЛАМЕНТ ВЗАЄМОДІЇ

регіональної філії «Південно-Західна залізниця» АТ «Укрзалізниця» та
ТОВ «Українська локомотивобудівна компанія» з формування та
організації руху поїздів з приватними локомотивами ТОВ «Українська
локомотивобудівна компанія» на дільницях, віднесених до управління
регіональної філії «Південно-Західна залізниця» АТ «Укрзалізниця»

2021

ЗАТВЕРДЖУЮ:
Директор виконавчий
регіональної філії
«Львівська залізниця»
АТ «Укрзалізниця»


Ю. Ілюк
« 16 » 02 2021 р

ЗАТВЕРДЖУЄМО :

Генеральний директор
ТОВ «Українська локомотивобудівна
компанія»


В. Якубовський
« 16 » 02 2021 р

Фінансовий директор
ТОВ «Українська локомотивобудівна
компанія»


О. Рибка
« 16 » 02 2021 р

РЕГЛАМЕНТ ВЗАЄМОДІЇ

регіональної філії «Львівська залізниця» АТ «Укрзалізниця» та
ТОВ «Українська локомотивобудівна компанія» з формування та
організації руху поїздів з приватними локомотивами ТОВ «Українська
локомотивобудівна компанія» на дільницях, віднесених до управління
регіональної філії «Львівська залізниця» АТ «Укрзалізниця»

2021

Дільниці, на які було допущено ТОВ «УЛБК»



- ❖ Коростень – Соснівка – Клепарів
- ❖ Шмакове – Кривий Ріг – Миколаїв-Вантажний
- ❖ Кам'янець-Подільський – Гречани
- ❖ Гусятин – Гречани
- ❖ Гречани – Старокостянтинів
- ❖ Тернопіль – Шепетівка – Калинівка
- ❖ Стрий – Івано-Франківськ

Для запуску перевезення вантажів
на між станціями Клесів – Рясне
необхідно:

Принципова згода Укрзалізниці на
таке перевезення та не чинити
перепони

Для запуску перевезення вантажів
на між станціями Кривий Ріг –
Миколаїв-Вантажний необхідно:

1. Укласти додаткову угоду до
основного договору з Укрзаліницею.
2. Підписати Регламент взаємодії з
Укрзаліницею.

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 діляниць

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 ділянки та ділянки руху швидкісних пасажирських поїздів з розмежуванням їх руху у часі



Поїзд № 2991
Клесів – Рясна-2

Маршрутний розклад

Поїзд № 2992
Рясна-2 – Клесів

Прибуття	Зупинка	Відправлення	Роздільні пункти	Прибуття	Зупинка	Відправлення
-	-	19.51	Клесів	17.02	-	-
-	-	20.01	Страшів	-	-	16.47
-	-	20.11	Рзд.309 км	-	-	16.33
-	-	20.23	Сарни	-	-	16.22
20.38	6	20.44	рзд. Язвинка	-	-	16.09
-	-	21.03	Антонівка	-	-	15.49
-	-	21.33	Рафалівка	-	-	15.25
-	-	21.47	Чарторийськ	-	-	15.08
22.11	18	22.29	Маневичі	-	-	14.47
-	-	22.44	Троянівка	-	-	14.30
-	-	22.57	Повурськ	-	-	14.17
23.30	90	01.00	Ковель	12.00	103	13.43
-	-	01.22	Любинець-Волин.	-	-	11.39
-	-	01.40	Турійськ	-	-	11.21
-	-	02.04	Овадно	-	-	11.01
-	-	02.19	Володимир-Волин.	-	-	10.41
-	-	02.49	Іванічі	-	-	10.11
-	-	03.20	Сокаль	-	-	09.41
-	-	03.35	Червоноград	-	-	09.26
-	-	03.45	Гіряк	-	-	09.16
-	-	04.03	Соснівка	-	-	08.58
-	-	04.16	Добротвір	-	-	08.46
-	-	04.30	Саліжанка	-	-	08.32
-	-	04.44	Колодно	-	-	08.19
-	-	05.05	Запитів	-	-	08.04
-	-	05.25	Дубляни-Льв.	-	-	07.49
05.55	-	-	Рясна-2	-	-	07.20

Начальник регіонального центру управління рухом

 Зеновій ФЕНЯК

Повідомлення про погодження Замовлення на отримання РРПЛ
від 23.09.2021 № 1

Регіональною філією «Львівська залізниця» АТ «Укрзалізниця» відповідно до Регламенту взаємодії розглянуто та погоджується Замовлення на отримання РРПЛ від 22.09.2021 №279/07-1 з такими параметрами:

Кількість пар поїздів місяць	30 пар на місяць
Станція відправлення (формування)	Клесів (355701) Рясна-2 (370504)
Дата та час відправлення	з 29.09.2021 до 31.10.2021 Ст. Клесів (355701): відправ: 19:51 Ст. Рясна-2 (370504): відправ: 07:20
Маршрут прямування	Клесів – Сарни – Ковель – Дубляни-Льв. – Рясна-2 та у зворотному напрямку
Станція призначення (розформування)	Рясна-2 (370504) Клесів (355701)
Необхідність технічних зупинок на шляху прямування та їх тривалість	Ковель (354003), Тривалість – 90хв. 103хв.
Окремі технологічні особливості руху вантажного поїзда (необхідність подальшого перевезення локомотивом АТ «Укрзалізниця» відповідно до графіка)	Перевезення вантажу та порожніх вагонів здійснюється локомотивом ТОВ «Українська локомотивобудівна компанія» без залучення локомотива АТ «Укрзалізниця».

Графік руху поїзда №2991/2992 за маршрутом Клесів – Рясна-2 додається

Перший заступник
директора виконавчого
регіональної філії
«Львівська залізниця»

Ярослав ФЕДАК

Начальник регіонального центру управління рухом

 Зеновій ФЕНЯК



Рынок железнодорожных грузоперевозок

Рынок железнодорожных грузоперевозок

1,4 тыс. — "Нравится" • 1,7 тыс. — подписчики

Публикации Информация Фото Видео

Краткая информация

Информационный сервис, предоставляющий оперативные д[...]

1 Страница - Консультант по исследованиям рынка

2 info@promgruz.com

3 promgruz.com/railage

4 Диапазон цен - \$\$\$

Фото Все фото



Рынок железнодорожных грузоперевозок

4 ноября 2021 г.

Вітаємо всіх залізничників та прихильників залізних магістралей з професійним святом!

Бажаємо сталевому здоров'я, чітких графіків руху до успіху і вчасних доставок щастя та радості! Шануймося, бо ми того варні!



160 років залізничному руху в Україні
Вітаємо всіх залізничників із професійним святом!

www.promgruz.com
Інформаційний сервіс

5

35

Нравится

Комментировать

Рынок железнодорожных грузоперевозок

2 ноября 2021 г.

#приватна тяга

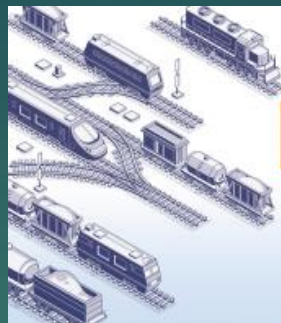
Додатковий час для реалізації пілоту з приватної тяги. Міністерство інфраструктури України підготувало директиви для подовження терміну експерименту з допуску приватних локомотивів до колій загального користування, який має завершитися в грудні цього року.

...визначено умови експерименту з допуску приватних локомотивів до колій загального користування...

RAILEXPRESS.COM

Ще на рік подовжать пілот з допуску приватної тяги до колій загального користування | Rail EXPO

1



RAIL EXPO

МІЖНАРОДНА ВИСТАВКА

Організатор



Інформаційний сервіс
ukr vantage.com



Виставка Реєстрація на конференцію Контакти

Пілот з допуску приватної тяги до колій загального користування подовжать

Мінінфраструктури підготувало документи для подовження пілотного простку до 2023 року

Міністерство інфраструктури України сподівається, що за рік приватні локомотиви запрацюють на коліях загального користування в рамках експерименту. Задля цього у відомстві підготували необхідні директиви для продовження до 2023 року дії експерименту з допуску приватної тяги на колії загального користування, подорожувє [LPR](#).

Про це розповів генеральний директор Директорату залізничного транспорту МКУ **Олександр Федоренко** під час онлайн-наві «Лібералізація ринку залізничних перевезень в Україні». Нагадаємо, у грудні [добігас](#) кіця термін реалізації експериментального проекту щодо допуску приватних локомотивів до роботи по прямим маршрутам на залізничних коліях загального користування. За два роки МКУ підготувало, а згодом [оформило](#) тимчасовий порядок допуску приватних локомотивів, [включено](#) двох учасників пілотного проекту, з одним із них Українці [уклили](#) договір про допуск приватних локомотивів, проте на колії загального користування приватна тяга так і не [виїшла](#).

Як зазначив Олександр Федоренко, попри відсутність практичної частини пілоту, експеримент показав напевно, над якими треба працювати, наприклад, це збірник тарифів.

Проте він зауважив, що Німеччина 7 років впроваджувала запуск приватної тяги, і ніякої ситуації це так результат, адже показало слабкі місця в організаційних моментах.



Нагадаємо, раніше Директор департаменту локомотивного господарства УЗ **Сергій Палюк** під час виставки Rail Expo 2021 [заявив](#), що учасники експерименту з приватної тяги не бачили відшкодувати витрати держкомпанії на інфраструктуру.

Водночас представник учасника експерименту з допуску приватної тяги ТОВ «Українська локомотивобудівна компанія» **Андрій Мірошніков** [показався](#) на чергові умови, через які експеримент не зрушив із місця.



Повнежж: [доступ до інфраструктури](#), [Мірошніков](#), [МКУ](#), [Палюк](#), [пілотний проект](#), [приватна тяга](#), [тарифи](#), [Федоренко](#)

НОВИНИ

14.08.23 Українці збудували власного термінального оператора

14.08.23 GB Railfreight отримуватиме нові платформи та навігаційні виробництва Gleenbrier

09.08.23 СР TransANT виготовив перший з 25 інтермодальних вагонів для EURDWAAGON

08.08.23 CZ LOKO поставив перший локомотив ETS Hunter 1000 в Італію

08.08.23 Апроклята Ердон придбала зерновозні виробництва Gleenbrier (ФОТО)

07.08.23 Вішли з рейки Б вагони з зерном, які приїхали в Рівні

04.08.23 Українці розглядають можливість виготовлення шпал за європейською технологією

04.08.23 Південна компанія Акіет закупили у Siemens шп 15 електричних Vectron

04.08.23 В планах Українців переїзд на стандарті EC та виконання ремонту на експорт

3.08.23 Voestpine Railway Systems JET поставитиме колійні пристрої для терміналу La Llagosta



Експеримент по допуску приватної тяги – інструмент створення технологічних передумов формування ринку

Замість того щоб скористатись
цим інструментом залізниця
робить все щоб його не помічати



Проблеми які виникли
під час впровадження
експерименту
залишаються поза
увагою Міністерства
інфраструктури та АТ
«Укрзалізниця»



Пропозиції щодо успішного проведення експерименту

1. **Продовжити термін проведення експерименту на 2 роки** (ініціатива має бути підтримана Міністерством інфраструктури України)
2. **Скасувати штучні, безпідставні обмеження щодо допуску приватних локомотивів на електрифіковані ділянки загальної мережі** (сама по собі наявність швидкісного руху пасажирських поїздів не є підставою для відмови в допуску приватного локомотива)
3. **Встановити рівні тарифні умови з державним перевізником** (визначити порядок розрахунку плати за використання інфраструктури при перевезенні вантажів з послідовною зміною локомотивів різних власників)
4. **Встановити коригуючі коефіцієнти до ставок плати за перевезення приватного локомотива та порожніх вагонів з приватним локомотивом в залежності від мети перевезення** (за перевезення локомотиву, що використовується в якості транспортного засобу з власною тягою та локомотивною бригадою не повинна стягуватися плата як за перевезення вантажу)



Переваги впровадження приватної тяги для АТ «Укрзалізниця»

- ▶ Збільшення обсягів перевезень за рахунок збільшення парку локомотивів
- ▶ Підвищення ефективності використання інфраструктури за рахунок зменшення простою вагонів в очікуванні тяги
- ▶ Зменшення збитків від невиконання термінів доставки вантажів
- ▶ Підвищення конкурентності перевезень залізницею за рахунок підвищення якості послуг та зменшення їх вартості
- ▶ Створення передумов для залучення інвестицій в оновлення парку локомотивів
- ▶ Створення передумов для відокремлення діяльності з перевезення від діяльності з оперування інфраструктурою, що дозволить здійснювати облік реальних витрат кожного виду діяльності
- ▶ Створення механізмів оптимізації витрат за рахунок реального обліку



Можливі напрямки використання приватної тяги

- ▶ Відновлення вантажних перевезень на малодіяльних ділянках
- ▶ Комплексне обслуговування вантажовласників з урахуванням внутрішньо виробничих та зовнішньо логістичних потреб
- ▶ Транзитні перевезення локомотивами залученими основним перевізником
- ▶ Залучення приватних локомотивів для перевезень в межах договорів з державним перевізником



Європейська Бізнес Асоціація

Для листування: а/с №94, Київ, 01010, Україна
Офіс: вул. Острозьких Книжів, будинок 8, корпус 7
м. Київ, 01029, Україна | + 380 44 496 06 01
office@eba.com.ua | www.eba.com.ua

Вих. № 1117/2024/17
від 20 листопада 2024 року

Голові Комітету Верховної Ради України з питань транспорту та інфраструктури
пану Кісілью Ю.Г.

Щодо необхідності відновлення експериментального проєкту з допуску приватних локомотивів на залізничних коліях загального користування

Шановний Юрію Григоровичу!

Європейська Бізнес Асоціація (далі – Асоціація) висловлює Вам свою повагу та звертається до Вас щодо відновлення дії експериментального проєкту щодо допуску приватних локомотивів на окремі маршрути залізничних колій загального користування, запровадженого постановою Кабінету Міністрів України №1043 року від 4 грудня 2019 року, термін дії якого закінчився 4 грудня 2021 року (далі – експериментальний проєкт), та який мав на меті відіграти важливу роль у реформуванні залізничного транспорту України, сприючи забезпеченню стабільного доступу до тягового парку та підвищенню ефективності ринку залізничних перевезень.

Згідно з Угодою про асоціацію між Україною з однієї сторони, та Європейським Союзом, Європейським співтовариством з атомної енергії і її органами державами-членами, з іншої сторони, від 27 червня 2014 року Україна зобов'язалася впровадити низку директив і регламентів Європейського Союзу у сфері залізничного транспорту. Це стосується забезпечення прозорого та рівноправного доступу до інфраструктури, покращення якості послуг та інтеграції української залізничної системи в європейську. Експерти Комітету з логістики (далі – Комітет) Асоціації відзначають, що експериментальний проєкт був покликаний створити умови для впровадження ринку приватної тяги, дозволяючи приватним локомотивам працювати на окремих маршрутах залізничних колій.

У період реалізації експериментального проєкту компанії-члени Комітету Асоціації пройшли всі необхідні процедури, включаючи сертифікацію рухомого складу, навчання персоналу, укладання договорів з Акціонерним товариством «Українська залізниця» (далі – АТ «Українська»).

Разом з тим, повномасштабна російська агресія проти України негативно позначилася на планах бізнесу та держави з реалізації пілотного проєкту та реформування галузі в цілому. Незважаючи на те, що війна відтермінувала структурне реформування АТ «Українська», міжнародні партнери України наголошують на необхідності змін на законодавчому рівні та запровадження сучасної моделі, яка б передбачала організаційне та фінансове розділення діяльності АТ «Українська» як перевізника та оператора інфраструктури, заборона перекреслює субсидіювання взаємних напрямків, створення окремої структури для вирішення питань з непрофінансованими активами та сприяє зобов'язанню тощо. Учасники ринку перевезень висловлюють занепокоєння тим, чи вистачить АТ «Українська» локомотивів у найближчому майбутньому та наголошують на необхідності прийняття закону, який би передбачав розподіл (анбондлінг) інфраструктури та послуг з перевезення, відкриття колій для третіх сторін з оплатою тарифу за доступ.

Своєю на вирішення цих питань повинен бути спрямований проєкт Закону «Про систему та особливості функціонування ринку залізничного транспорту України» №12142 від 21 жовтня 2024 року (далі – Проєкт Закону). Хочемо зауважити, що експерти Комітету Асоціації продовжують працювати над додатковими зауваженнями та пропозиціями до Проєкту Закону. Разом із тим, у контексті реалізації експериментального проєкту, пропонуємо розглянути пропозицію щодо відновлення дії приватної локомотивної тяги, а також щодо скорочення строку набрання чинності Проєктом Закону (детальніше у додатку).

На перевантаження компанії-члени Комітету Асоціації, впровадження приватної локомотивної тяги на території України мають у вигляді повноцінного експериментального проєкту сприятиме збільшенню обсягів перевезень за рахунок збільшення парку локомотивів, підвищенню ефективності використання

інфраструктури за рахунок зменшення простою вагонів в очікуванні тяги; зростання конкурентоспроможності перевезень залізницею за рахунок підвищення якості послуг та зменшення їх собівартості; створенню передумов для залучення інвестицій в оновлення парку локомотивів та перевезень для відкриття діяльності з перевезення від діяльності з операторів інфраструктури, що дозволить здійснювати облік реальних витрат кожного виду діяльності, створенню механізмів оптимізації витрат за рахунок реального обліку коштів та паливно-мастильних матеріалів.

Враховуючи вищевикладене, звертаємося до Вас із проханням розглянути та врахувати пропозиції до Проєкту Закону, викладені у додатку до цього листа.

Контактною особою від Асоціації є Дар'я Січка, Менеджер Комітету Асоціації, тел. (063) 736-20-73, e-mail: Daria.Sichka@eba.com.ua

Буломо вклучено за розуміння та підтримку вантажовласників в цей нелегкий для країни час!

З повагою

Ганна Дерев'яко
Виконавчий директор

Додаток: Пропозиції Асоціації до Проєкту Закону – на 1 арк.



Додаток до листа Європейської Бізнес Асоціації №1117/2024/11 від 20 листопада

Пропозиції Європейської Бізнес Асоціації (далі – Асоціація) до проєкту Закону «Про систему та особливості функціонування ринку залізничного транспорту України» №12142 від 21 жовтня 2024 року (далі – Проєкт Закону)

Редакція Проєкту Закону	Редакція Проєкту Закону, запропонована Асоціацією
<p>Розділ X ПРИКІНЦЕВІ ПОЛОЖЕННЯ</p> <p>1. Цей закон набирає чинності через п'ять років з дня припинення або скасування воєнного стану на території України, крім положень пунктів 5 – 7 цього розділу, які набирають чинності з дня, наступного за днем опублікування цього Закону.</p> <p><...></p>	<p>Розділ X ПРИКІНЦЕВІ ПОЛОЖЕННЯ</p> <p>1. Цей закон набирає чинності через 1 рік з дня припинення або скасування воєнного стану на території України, крім положень пунктів 5 – 7 цього розділу, які набирають чинності з дня, наступного за днем опублікування цього Закону.</p> <p><...></p>
<p>5. Кабінету Міністрів України:</p> <p><...></p> <p>Положення відсутнє.</p> <p><...></p>	<p>5. Кабінету Міністрів України:</p> <p><...></p> <p>4) протягом шести місяців з дня опублікування цього Закону: відновити реалізацію експериментального проєкту щодо допуску приватних локомотивів до роботи окремими маршрутами на залізничних коліях загального користування шляхом прийняття відповідного рішення.</p> <p><...></p>
<p>Розділ XIII ПЕРЕХІДНІ ПОЛОЖЕННЯ</p> <p><...></p> <p>6. Протягом двох років з дня набрання чинності цим Законом перевезення на інфраструктурних мережах з шириною колії 1520 мм здійснюються лише суб'єктами господарювання державного сектора економіки.</p> <p>Положення відсутнє.</p> <p>Положення відсутнє.</p> <p><...></p>	<p>Розділ XIII ПЕРЕХІДНІ ПОЛОЖЕННЯ</p> <p><...></p> <p>6. Протягом двох років з дня опублікування цього Закону перевезення на інфраструктурних мережах з шириною колії 1520 мм здійснюються лише суб'єктами господарювання державного сектора економіки.</p> <p>На цей період Кабінет Міністрів України має забезпечити реалізацію експериментального проєкту щодо допуску приватних локомотивів до роботи окремими маршрутами на залізничних коліях загального користування.</p> <p>З дня, наступного за днем опублікування цього Закону, перевезення на інфраструктурних мережах з шириною колії 1435 мм здійснюються перевізниками (юридичними особами незалежно від організаційно-правової форми та форми власності), ліцензованими в рамках положень цього Закону.</p> <p><...></p>



**UKRAINIAN
LOCOMOTIVE
ENGINEERING
COMPANY LLC**



**OST-WEST
Logistic Poland**

Wagon fleet



**WE BUILD
A RELIABLE FUTURE**



13

NUMBER OF
PRECISIONS WITH
ADMISSION FOR ULSK



33

OWN PARK OF
THERMAL TRUCKS



NaN

VOLUMES OF
TRANSPORTATION



1762KM

TOTAL LENGTH
OF LOTS



www.ulbc.com.ua

www.owip.pl



**OST-WEST
Logistic Poland**

www.owip.pl



www.ulbc.com.ua





АРЕНДОВАННЫЕ ЛОКОМОТИВЫ

11

2023:

- BR232 (дизель) – 2
- M62 (дизель) – 1
- BR189 (электрический) – 3
- BR186 (электрический) – 1

2024:

Локомотивы Vectron (электрические) – 4





Дякую за увагу!

ТОВ «Українська локомотивобудівна КОМПАНІЯ»

офіс: 01025, Україна, м. Київ, Бізнес-центр Рильський,
Рильський провулок, 4
тел./факс: +380 (044) 355-62-00
e-mail: info@ulbc.com.ua