



Приватная тяга в Украине

Проблемы и пути решения

Одесса, 28.05.2021



Нормативно правовое регулирование

Пилотный проект в условиях монополии

ПКМУ от 04.12.19 №103 про реализацию экспериментального проекта

Приказ Мининфраструктуры от 04.03.20 №191
Про утверждение временного порядка допуска частных локомотивов

Приказы Мининфраструктуры от 26.08.20 №540, от 18.11.20 №791, от 21.12.20 №838 Про определение ООО «УЛБК» участником экспериментального проекта

Договор между ООО «УЛБК» и АТ «УЗ» от 16.12.20

Регламент взаимодействия между ООО «УЛБК» и Региональными филиалами февраль 2020

Рынок перевозок в условиях свободного доступа до инфраструктуры

Закон Украины про железнодорожный транспорт (определение статуса частного перевозчика)

Закон Украины про национальную комиссию регулирования транспорта (установление инфраструктурных тарифов на равных условиях для всех пользователей инфраструктуры)

Срок реализации эксперимента 18.12.2019 – 04.12.2021





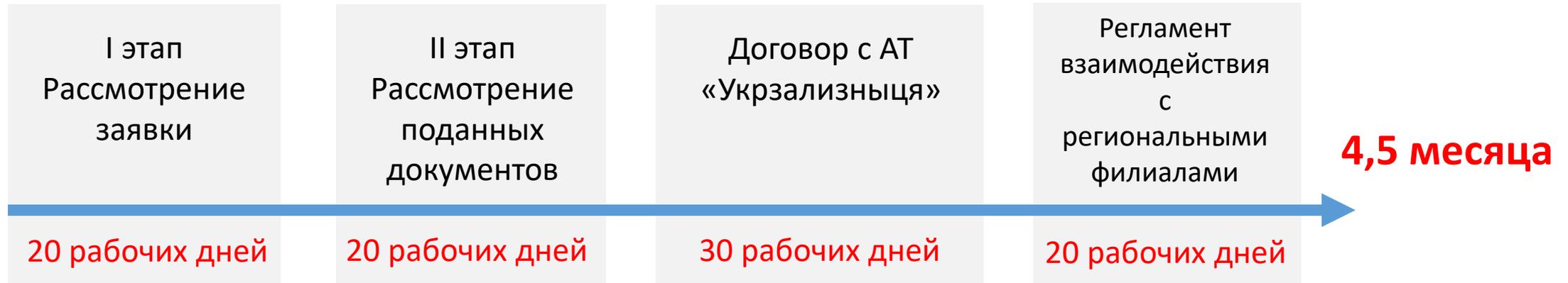
Предложения для успешного проведения эксперимента

- 1. Продление эксперимента на 2 года** *(Предложение поддержано профильными ассоциациями надеемся на такую же поддержку Министерства инфраструктуры)*
- 2. Упрощение процедуры отбора участников и допуска на пути общего пользования** *(процедуры отбора участников должны проходить в течении 1 месяца, а на заключение договора с АТ «Укрзалізниця» уходить не более 5 дней, упрощена процедура замены согласованного локомотива на участке, допуск участников на электрифицированные участки)*
- 3. Установление равных тарифных условий** *(установление правил применения тарифов для перевозок грузов в поездах с частным локомотивом, изменение коэффициентов применяемых к сборнику тарифов для частных локомотивов)*
- 4. Установление правил планирования и оформления перевозочных документов**

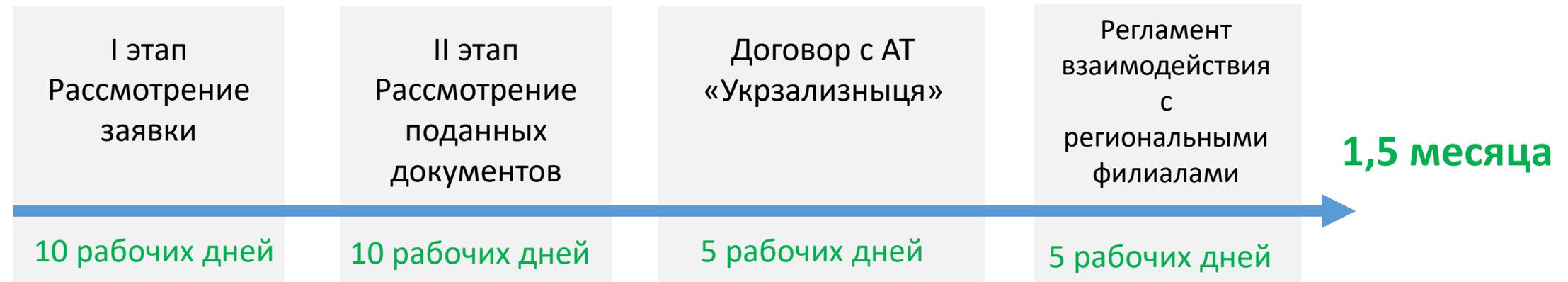
Упрощение процедуры отбора участников и допуска на пути общего пользования



Существующая процедура допуска



Предлагаемая процедура допуска





Упрощение процедуры отбора участников и допуска на пути общего пользования

Одна из причин отказа в допуске частного локомотива на участок – «наличие движения скоростных пассажирских поездов»

К скоростным пассажирским поездам относятся:

Интерсити

Интерсити+

Региональные экспрессы

Ночные экспрессы

Таким образом практически вся сеть электрифицированных участков недоступна для частных локомотивов

Учитывая что:

- управление движением единолично осуществляет работник АТ «Укрзалізниця»
- движение всех без исключения поездов и одиночных локомотивов осуществляется по графику движения поездов и командам работников АТ «Укрзалізниця»
- 24-ти часовой период графика движения поездов позволяет проложить пассажирские и грузовые поезда с соблюдением всех необходимых требований безопасности движения

Наличие движения скоростных пассажирских поездов не является основанием для отказа в допуске частных локомотивов на участок

Установление равных тарифных условий



Существующие проблемы тарификации перевозок с частным локомотивом

Тарифные условия для перевозки с локомотивом УЗ	Тарифные условия для перевозки с частным локомотивом	Влияние на стоимость услуг
Плата за перевозку в составе поезда Плата за перевозку с отдельным локомотивом	Только плата за перевозку с отдельным локомотивом	Базовые ставки за использование инфраструктуры +19%
Смена тяги не влияет на стоимость перевозки (плата начисляется за общее расстояние)	Перевозка с локомотивом каждого собственника тарифицируется отдельно (плата начисляется отдельно за каждый участок)	За счет двойного учета начально-конечных операций увеличение платы за инфраструктуру от +15% до +30%
При перевозке в составе поезда плата за локомотив отдельно не начисляется	За частный локомотив плата начисляется как за груз	Стоимость использования инфраструктуры частным локомотивом увеличивается в 3,722 раза



Стоимость перевозки цемента с последовательной сменой локомотивов разных собственников на участке Гуменцы – Гречаны - Дарница

Тарифное расстояние 492 км, в том числе:
 локомотив УЗ 396 км
 частный локомотив 96 км



Возможное использование частной тяги



- «Оживление» малодеятельных участков за счет регулярного обслуживания
- Комплексное обслуживание грузовладельца с учетом внутренней и внешней логистики
- Создание дополнительных сервисов в портах совместно с мультимодальными операторами
- Транзитные перевозки совместно с иностранными перевозчиками