



Експрес-аналіз 2018

Про готовність української залізниці до впровадження
приватної тяги, стан вантажних вагонів і законопроект
№7316

ЕКСПРЕС-АНАЛІЗ: ПРО ГОТОВНІСТЬ УКРАЇНСЬКОЇ ЗАЛІЗНИЦІ ДО ВПРОВАДЖЕННЯ ПРИВАТНОЇ ТЯГИ, СТАН ВАНТАЖНИХ ВАГОНІВ І ЗАКОНОПРОЕКТ №7316

Вже котрий рік Укрзалізниця проводить ряд «реформ». Переважно вони стосуються дерегуляції вагонної складової тарифів і збільшення парку вантажних вагонів. В звіті УЗ йдеться про «1750 вагонів, що вже надійшли до філій».



Загалом, мета УЗ у 2018-му власними силами збудувати 3600 піввагонів, з яких вже на сьогодні здано в експлуатацію 1300. На своїй сторінці в ФБ Євген Кравцов, виконавчач обов'язків голови правління [ПАТ «Укрзалізниця»](#) говорить: «В найближчих планах — ввести в роботу побудовану на підприємстві [«Укрзалізниця»](#) фітінгову платформу для перевезення контейнерів. З важливого — до кінця року Панютинський вагоноремонтний завод планує розпочати випуск найбільш затребуваних вагонів — зерновозів. Вже розробляється конструкторська документація, після — чекаємо на перший зразок та випробування».

Втім наразі ситуація на ринку вантажних перевезень доволі складна і не однозначна. З одного боку, маємо монополіста з величезним історичним бекграундом розвитку, що не дає змогу змінюватися йому так швидко як того вимагає ринок.

З іншого боку, ситуація в сегменті вантажних перевезень така, що конче потребує саме негайних дій: йдеться про відсутність тяги, закриття зернових станцій, тарифоутворюючу складову і законодавче підґрунтя.

Асоціація «Український логістичний альянс» разом з проектом *Logistics in Ukraine*, звернулись до деяких експертів аби отримати пояснення «як залізничному Атланту розправити плечі».

В УЗ пропонують три варіанти вирішення питання приватної тяги. Перший - псевдо-відкритий ринок. Другий - відкриття ринку для всіх учасників. Третій - лізинг. Який шлях вирішення на ваш погляд більш прийнятний в найближчій перспективі і чому?

Олександр Ткачук, директор ООО «КВАДРО ЦЕНТР»

Основна проблема Укрзалізниці в її неефективній діяльності. Оскільки держава, як власник УЗ, не може її забезпечити, то стає питання зробити це через ринкові механізми, створення конкуренції. Конкуренція повинна підштовхнути УЗ до перегляду роботи і стимулювати ефективність.

Втім на сьогодні проблеми в УЗ настільки глибокі, що лібералізація, як така, може не підштовхнути УЗ до розвитку, а просто її «вбити». При допуску приватної тяги на ринок доцільно розуміти 2 нюанси: 1) Так, великі фінансово-промислові групи забезпечать себе перевезеннями; 2) Багато буде залежати від того, хто буде виконувати роль комерційного перевізника, для якого «тяга» є бізнесом. Фактично маємо 2 можливі варіанти: 1) перевізник зі Сходу, тобто російський перевізник. Це напрошується через зростаючі обсяги перевезень з Азії через РФ та обсяги торгівлі з РФ 2) перевізник із Заходу, наприклад, *Deutsche Bahn*, який має ресурс в цьому бізнесі.

Лібералізація тяги в європейських країнах призвела до існування одного крупного перевізника, який здійснює великі обсяги перевезень і має фінансовий ресурс, і багато інших дрібних перевізників. Однак, Європу не зовсім доцільно порівнювати з Україною, тому що там інший контекст, інфраструктура. Наразі я не вважаю, що УЗ зможе закріпитися в якості перевізника по типу *Deutsche Bahn*, бо не бачу власне її зацікавленості в цьому. А тому повертаємося до питання вибору найкращого варіанту із гірших. Оскільки так як зараз працювати не можна, то стоїть питання лібералізації тяги. Вагони стоять, тяги не вистачає, строки доставки збільшилися в рази, база нормативна застаріла, УЗ відповідальність не несе (або несе частково), вантажні перевезення зі залізниці переходять на автотранспорт — прогнози не втішні.

Зараз ринок тяги в Україні закритий, натомість відкрито операторство парком вагонів. Фактично, як мені здається, західні партнери не розуміють вітчизняного феномену операторства. Для них оператори це фактично вантажовласники із своїми вагонами. На пострадянському «просторі 1520» операторство набуло окремої форми бізнесу. Маючи вантажні бази підприємство купує вагони і заробляє на них через пошук вантажів до перевезення. Втім, це не вирішує нагального питання. Чим більше вагонів за відсутності тяги, тим більше цих вагонів не будуть відпрацьовувати свій ресурс.

Відповідно терміни окупності будуть більшими. А отже, оператори, розуміючи що в Україні з рухом великі проблеми, віддають вагони в інші країни, наприклад в напрямках Середньої Азії, де вагони йдуть у завантаженому стані. Вагон без тяги – так само погано для економіки держави, як і відсутність вагонів.

Тому якщо відстоювати позицію, що приватна тяга це зло, то потрібно пропонувати інші гарні варіанти. А враховуючи світовий досвід, конкуренція завжди давала бізнесу можливість ставати більш ефективним. В Україні ж більше 55% це залізничні перевезення, а отже потенціал для країни великий.

Олександр Пирогов, директор ТОВ «КУСТО ЛОДЖІСТИКС»

Оптимальним є на даний момент другий варіант – відкриття ринку для всіх учасників. Ми на це питання дивимося поглядом аграріїв. Підприємствам, які мають можливості брати маршрутні відправки, питання тяги дуже цікаве.

Звичайно вони хотіли б брати свої локомотиви і маршрутними відправками відвантажувати власні вантажі. Вони б мали можливість швидшого обертання. Це важливе питання — оборотність вагонного парку, а наразі вона така, що призводить до штучного дефіциту вагонів.

Спостерігається це внаслідок відсутності достатньої кількості локомотивів в Укрзалізниці для забезпечення: необхідної маневрової роботи; подачі та забирання вагонів з місць навантаження; перестановки залізничних вагонів на малих фронтах подачі; забирання залізничних вагонів на сортувальні станції.

Наразі оборотність вагонного парку вдвічі менша ніж декларує УЗ. Вони декларують переміщення вагону 200 км на добу, насправді це 100 км. Звичайно якби це було швидше то ми б верталися на станцію відвантаження не за 8 днів з моменту відправки, а за 4. Відповідно за місяць могли б вивезти значно більший об'єм, ніж наразі.

Яке Ваше ставлення до допуску приватної тяги на магістралі залізниці?

Віктор Остапчук, народний депутат України, ініціатор законопроекту № 7316, член Комітету Верховної Ради України з питань транспорту

Хочу внести понятійну ясність. Перевозчик – по договору с грузовладельцем с использованием своих локомотивов везет груз от точки А до точки Б. Услуга перевозки включает: подачу и крепление груза, прием груженого вагона, подача его на техническую станцию, формирование поезда из вагонов разных грузовладельцев в попутном направлении, переформирование поездов по направлениям на сортировочной станции, отцепка вагона от поезда на конечной станции, подача его под выгрузку или передача другому перевозчику, имея договор с ним.

Таких частных перевозчиков на европейских дорогах нет. Ситуация упрощается при замкнутых маршрутных перевозках, когда сформированный маршрут следует неизменным от места погрузки до места выгрузки (руда, уголь, металлопрокатный экспорт тд.). Именно на таких перевозках действуют частные перевозчики в Европе.

Собственник или оператор тяги (локомотива) – владея локомотивом передает на договорных условиях его в пользование перевозчику ПАТ «УЗ» или частному (в т.ч. на условиях лизинга) или оказывает перевозчику услуги тяги (локомотив с бригадой).

Реальным уже сейчас могут быть оба варианта:

1. Предоставление услуг тяги частными владельцами, которые появятся, когда сформируется реальный спрос на них, а главное приемлемая рыночная цена.

2. Функционирование частных перевозчиков на отдельных маршрутах, что уже происходит.

Примеры грузовых перевозок на отдельных небольших маршрутах частным перевозчиком, как и передача частных локомотивов перевозчику (ПАТ «УЗ») в лизинг имеет место.

Но возможно это при наличии «доброй воли» руководства УЗ. Законодательно функционирование частного перевозчика не определено.

Что касается эффективности перевозок, то ПАТ «УЗ» активно деградирует, не обеспечивает потребность в грузовых перевозках. Из-за критического состояния локомотивов и инфраструктуры поезда неделями простаивают без движения. Только на Юго-Западной дороге в направлении Львовской стоит без движения около 150 поездов (7,5 тыс. вагонов разных операторов).

И разговоры о закрытии станций для осуществления грузовых операций из уст руководства ПАТ «УЗ» – считаю «от лукавого». ПАТ «УЗ» не наделено такими полномочиями – это функция государства.

Более того ПАТ «УЗ» обязано обеспечить заявки на отправление грузов (зерна) с любой, открытой для грузовых операций, станции и в любом количестве.

То, что оно этого не делает или не в состоянии сделать – это уже вопрос к Кабмину, как единому акционеру компании об эффективности управления ею.

Олександр Пирогов, директор ТОВ «КУСТО ЛОДЖІСТИКС»

Вже зараз УЗ дозволяє брати маневрові локомотиви у себе і виконувати маневрові роботи, навіть виїзжати на колії загального користування забирати і виставляти вагони відправників і власників елеваторів.

Але якщо говорити про тягу загалом, то це питання більше стосується переміщення по коліям загального користування. Я думаю, якщо перевізники будуть мати можливість власної тяги, то це пришвидшить відвантаження зерна, і зменшить навантаження на саму УЗ, адже буде можливість експлуатуючи власний локомотив, завантажити 54 вагони і за добу їх довести, вивантажити і за добу повернутися.

Що маємо наразі: перевізник надає план, залізниця і отримувач його погоджують, але елеватор відправника цей план не погоджує.

Сутність питання в тому, що з одного елеватора надходять замовлення від 3 – 5 експедиторських компаній, яким погоджують певну кількість вагонів, залежно від наявності парку. Саме ж підприємство-відвантаження не може впливати на подачу цих вагонів. Відповідно, вагони подають, але кому і під що не зрозуміло.

Я вважаю, заявки (окрім отримувача вантажу) має ще погоджувати підприємство, яке відвантажує. Останнє має брати на себе відповідальність – гарантувати відвантаження 10, 20, 50 вагонів на добу.

До того ж, якщо елеватор буде погоджувати відвантаження, то в УЗ не буде можливості подати вагон який не погоджений відправником. Зрозуміло що і власні вагони УЗ, і приватні будуть стояти на коліях, і за них буде стягуватися плата за користування. Але елеватор буде брати лише ті вагони які зручніше і швидше відвантажити.

Володимир Петрухін, директор ІП «Фірма «Глорія»

Стосовно допуску приватної тяги на магістралі – вважаю це шкідливо. Можливо, для подачі вагонів з під'їзних колій, але не більше. Магістральна тяга -це прерогатива ПАТ «УЗ» - залізничного транспорту загального користування. Це все одно, що тролейбуси зробити приватними.

Тотальна приватизація вагонного парку в Росії в 2012 році зазнала повного краху. Приватні вагони були в профіциті, але вони простоювали в очікуванні вигідних перевезень. Тому Росія не пішла на масову приватизацію магістрального тягового рухомого складу.

Стосовно європейських директив. Європа також рухається методом спроб і помилок. Тому сліпо копіювати їх директиви, які вони можливо скоро уточнять, не потрібно. Ця директива – помилка. Згадайте думку з цього приводу пана Бальчуна. Він вказував, що введення приватної тяги в Польщі привело до занепаду справ у РКР Cargo.

Яка модель відносин «оператор інфраструктури - перевізник - оператор рухомого складу» в перевізному процесі на Ваш погляд буде найбільш оптимальною для ринку? Крім цього законопроект передбачає що кожний учасник ринку повинен буде сплачувати внесок до бюджету на утримання органу в сфері залізничного транспорту. Як і хто буде розраховувати розмір внеску і якою буде фінальна вартість?

Олександр Пирогов, директор ТОВ «КУСТО ЛОДЖІСТИКС»

Мені хочеться думати що цей пункт - передачі вагонів - буде добровільний. Щодо нового органу в сфері залізничного транспорту, то в разі якщо він буде дієвим, то всі будуть абсолютно нормально сплачувати внески.

Віктор Остапчук, народний депутат України, ініціатор законопроекту, член Комітету Верховної Ради України з питань транспорту

Взаимоотношения между оператором инфраструктуры, перевозчиком и оператором подвижного состава – договорные. Законопроект не вносит существенных изменений в существующие взаимоотношения между оператором подвижного состава и перевозчиком.

С оператором инфраструктуры первый взаимоотношений перевозочных иметь не будет. Законом не предусмотрена плата взноса в бюджет, а предусмотрена оплата стоимости конкретной услуги.

Каким Вы видите механизм равноправного доступа всех грузоотправителей к пользованию вагонами УЗ, и к государственным вагоно- и локомотиворемонтным мощностям?

Віктор Остапчук, народний депутат України, ініціатор законопроекту, член Комітету Верховної Ради України з питань транспорту

При вирівнюванні стоимости использования вагонами ПАТ «УЗ» и частных операторов экономическая причина стремления грузоотправителей к использованию таких вагонов исчезнет.

Но ПАТ «УЗ» как национальный перевозчик несет на себе ответственность публичности – не имеет права отказать никому в т.ч. повагонным отправкам, к которым частные операторы вагонов относятся «с неохотой».

Для этого должно быть соблюдено второе условие – доля парка универсальных вагонов ПАТ «УЗ» не может быть менее 40 %.

Вопрос доступа к вагоно- и локомотиворемонтным мощностям ПАТ «УЗ», которые избыточны, решается просто: сделать эти предприятия юридическими лицами, свободно функционирующими на рынке, как то есть одним из основных заданий реформирования, что уже 3-й год подряд не выполняется.

Геннадій Степанюк, ДП «Трансгарант-Україна»

Механізм рівноправного доступу всіх вантажовідправників до користування вагонами УЗ, і до державних вагоно-і локомотиворемонтних потужностей повинен здійснюватися через систему прозорих торгів.

Стосовно ставлення до законопроекту № 7316, то воно є цілком позитивним у багатьох опитуваних учасників ринку. В цілому його підтримують як такий, що неодмінно повинен бути прийнятим. Втім, є деякі побажання і зауваження. Олександр Ткачук, директор ООО «КВАДРО ЦЕНТР»: «Законопроект — сирий, не враховує багатьох нюансів.

Це не закон про залізничний транспорт, а законопроект про доступ до тяги. Він повністю не охоплює всю залізничну галузь. Адже це не тільки тяга, а взаємодія з портами, терміналами, міжнародні перевезення тощо.

Але це на сьогодні єдиний крок у вірному напрямку, тому я підтримую цей законопроект, незважаючи всі його недоліки».

Експрес-аналіз: Парк вагонів в Україні

Яка наразі вартість нового вагона за типами (млн.грн): Піввагони 23,5, Цистерни, Кригі вагони, Платформи, Хопери

Олександр Ткачук: Новий вагон критий 73 тис доларів з ПДВ. Декілька років тому це було в 2 рази менше.

Геннадій Степанюк: Близько 1,3 -1,6 млн.грн. без ПДВ

Яку форму фінансування обирає компанія для оновлення парку вагонів: лізинг, власні кошти, міжнародні фонди, тощо

Олександр Ткачук: Банківський кредит, лізинг

Геннадій Степанюк: Лізинг та власні кошти

Наскільки складними є умови фінансування для компанії

Олександр Ткачук: Відсоткові ставки високі, і при будь яких різких змін в економіці це відбивається на вартості платежів, оскільки всі ставки плаваючі. Наразі ставка становить 20%, в країнах Прибалтики – 10% в валюті.

Геннадій Степанюк: Суттєво складними.

На сьогодні, яка є ставка оренди (грн / добу без урахування ПДВ) за типами вагонів:

Олександр Ткачук: Фактично на сьогодні орієнтиром є вартість, яку виставляє на вагони УЗ. З липня вони підвищили ставки. Зараз, номінальна вартість приватного вагону менша ніж Залізниці, але якщо брати факт ціни на маршрут вона може бути дещо вища, тому що маємо гострий дефіцит парку.

Яка у середньому тривалість контракту з оренди: довгостроковий, середньостроковий...

Олександр Ткачук: Якщо це оператори, то вони мають більшу маржинальність через оперування вагонами. Балансоутримуючі компанії контрактують на 6 – 12 місяців. На зиму ціна падає: обсяги перевезень зменшуються.

Геннадій Степанюк: Довгостроковий

Яка наразі оборотність вагона за типами та напрямками

Олександр Ткачук: Говорячи про власну компанію, маємо 24 дні, але ми їдемо на Азію. Нам не вигідно возити в Україні, вагон тут може простояти 10 – 12 днів на станції. У світі, де час доставки рахують годинами, важко збагнути понад тижневий простій ще до початку руху.

Геннадій Степанюк: ПВ – по УЗ близько 13-15 діб, ОК – по УЗ близько 8-9 діб

Яка вартість ремонту вагонів: деповський, поточний з відцепкою, капітальний. На яких потужностях Ви це робите – власні, УЗ

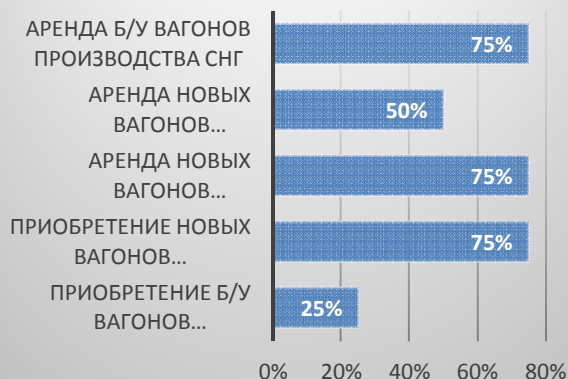
Олександр Ткачук: В основному це потужності УЗ. Заводи-виробники обмежені в праві робити деповські ремонти.

Геннадій Степанюк: вартість ремонту вагонів: деповський, 36 - 40 тис.грн. без ПДВ; поточний з відцепкою, в залежності від складності ремонту від 400 – 4 000 грн. і вище, без ПДВ; капітальний 40 – 50 тис.грн. без ПДВ.

Щодо ремонту, то власні потужності з ремонту вагонів по УЗ має тільки декілька підприємств: Лемтранс (ВЧД Волноваха, Дніпродзержинськ, ВРЗ Попасна), ФерЕкспо (Полтавський ГЗК).

Крім того, є декілька приватних підприємств, що мають право на ремонт вагонів (ДР, КР): «Агрегатбуд» (Рубіжне), ВРЗ «Жмеринка-Експрес». Ми, в основному, ремонтуємось на потужностях державної форми власності.

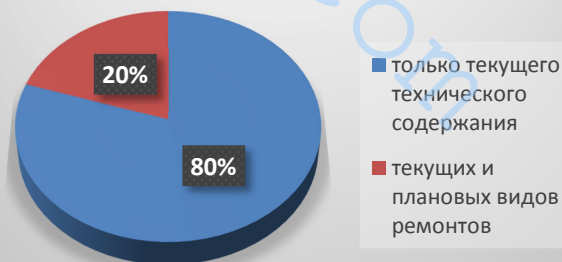
Пути формирования вагонного парка



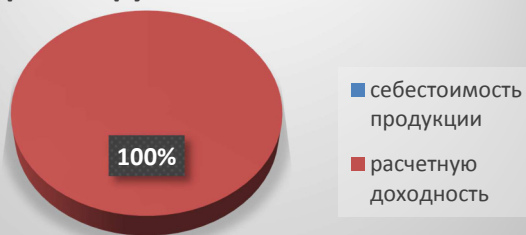
На каких мощностях производится ремонт вашего парка вагонов



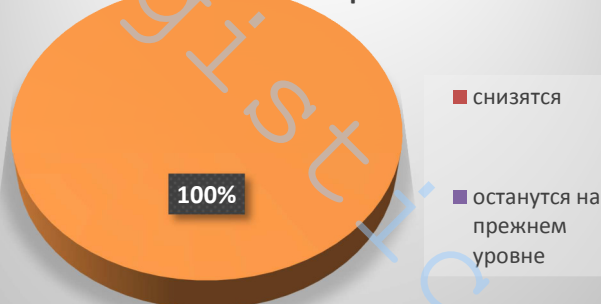
Вы арендуете вагоны с условием



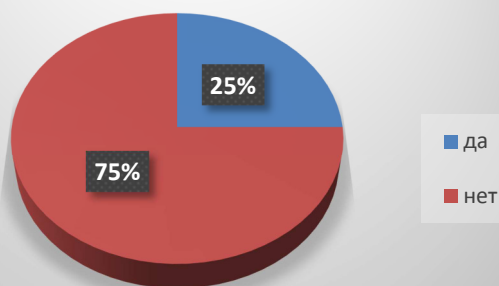
Рассчитывая величину арендной ставки за один вагон в сутки, Вы ориентируетесь в основном на:



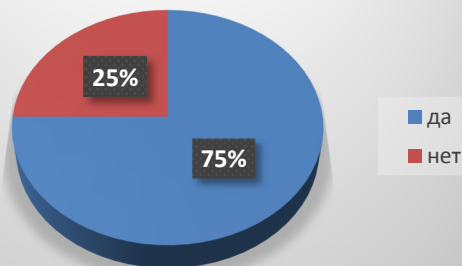
Как, по вашему мнению, изменятся арендные ставки за один вагон в ближайшее время



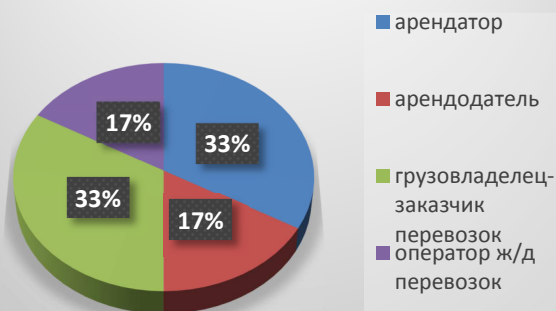
Зависит ли стоимость аренды вагона от долгосрочности контракта



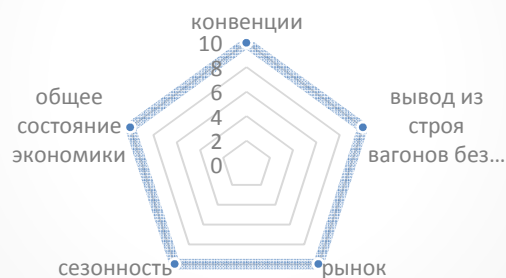
Зависит ли стоимость аренды от "возраста" вагона



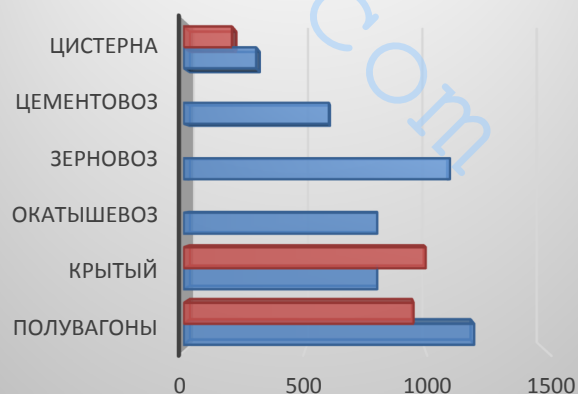
Ваша компания выступает в качестве



ТОП-5 факторов, которые оказывают существенное влияние на формирование арендной ставки



Укажите Вашу ставку аренды (грн/сутки с НДС) по типам вагонов





**Пока мы проводили опрос, в газете «Урядовий кур'єр» были опубликованы обновленные ставки тарифов за использование грузовых вагонов (см. ниже)*

С 28 июля 2018 года устанавливаются новые ставки тарифов на пользование грузовыми вагонами УЗ устанавливаются следующие (за сутки с учетом НДС):

- окатышевоз - 907,2 грн;
- полувагон, вагон переоборудованный и модернизированный в полувагон, хоппер-полувагон - 720 грн;
- думпка, хоппер-дозатор, специализированный вагон для проезда бригад сопровождения - 1196,4 грн;
- цементовоз - 692,4 грн;
- минераловоз - 925,2 грн;
- зерновоз, вагон для перевозки муки - 855,6 грн;
- автомобилевоз - 943,2 грн;
- платформа универсальная, переоборудованная и модернизированная платформа - 538,8 грн;
- платформа фитинговая - 547,2 грн;
- платформа-лесовоз - 522 грн;
- цистерна, переоборудованная и модернизированная цистерна - 684 грн;
- крытый вагон, рефрижераторные вагоны-термосы - 817,2 грн.



Вагоностроительные мощности в Украине

Всего в Украине работает 14 вагоностроительных заводов, специализирующихся на производстве грузовых вагонов.

ООО Дизельный завод

Местоположение управляющей компании: 03028 Украина, г. Киев, ул. Оскольская 31

Местоположение завода: 50106 Украина, Днепропетровская область, г. Кривой Рог, ул. Электrozаводская 34А

Телефон: (097) 2513881, (044) 496-54-93

Веб-сайт: <http://dizelnyy.com.ua/index.html>

Продукция: полувагоны, вагон-хоппер, думпкары, полувагон для окатышей, жд тележки, воздушный резервуар для тормозной системы.

ПАО Крюковский вагоностроительный завод

39621, Украина, Полтавская обл., г. Кременчуг, ул. И. Приходько, 139

Телефон: (0536) 76-95-05, 76-94-09 Факс: (0536) 74-36-20

Веб-сайт: www.kvsz.com

Продукция: полувагоны, вагон-хоппер, платформы, крытые вагоны, цистерны.

ООО Трансмаш

49000, Днепропетровская обл., г. Днепропетровск, ул. Челюсина 5/28

Телефон: +38 (067) 568-52-99, +38 (056) 770-40-96,

+38 (067) 568-52-99

Веб-сайт: <https://25823-ua.all.biz/info-about>

Продукция: полувагоны, думпкары.

ПАО Азовмаш

87535, Украина, Донецкая обл., г. Мариуполь, пл. Машиностроителей, 1

Телефон: (0629) 56-08-53, 53-01-25, 53-89-88, 56-08-68, 53-09-72

Факс: (0629) 56-08-53, 53-01-25, 53-89-88, 56-08-68, 53-09-72

Веб-сайт: www.azovmash.com

Продукция: полувагоны, вагоны-термосы изотермические, вагоны-хопперы, платформы, крытые вагоны, цистерны.

ОДО Попаснянский вагоноремонтный завод

Украина, 93300, Луганская обл., Попасная, ул. Железнодорожная, 1

Телефон: (064) 743-28-48, 743-11-61 Факс: (064) 743-25-91

Веб-сайт: www.pvrz.org.ua Продукция: полувагоны; капитальный, деповской и текущий ремонт

ПАО Стахановский вагоностроительный завод

94013, Украина, Луганская обл., г. Стаханов, пр-т Ленина, 67

Телефон: (064) 449-70-02, 449-70-01

Факс: (064) 449-70-01, 445-35-24, 449-70-33

Веб-сайт: www.stakhanovvz.com

Продукция: полувагоны, вагоны-хопперы, платформы, думпкары, крытые вагоны, цистерны, вагоны с пневморазгрузкой, думпкары.

"Панютинский ВРЗ" ПАО "Укрзализныця" (Укрспецвагон)

64660, Украина, Харьковская обл., г. Лозовая, пгт. Панютино, ул. Ленина, 5 Телефон: (057) 457-82-00, 457-82-36, 457-82-62

Факс: (057) 457-82-00, 457-82-36, 457-82-62

Веб-сайт: <http://www.usv.com.ua>

Продукция: полувагоны, вагоны-хопперы.

Дарницкий вагоностроительный завод УЗ

02092, Украина, Киев, Алма-Атинская 74

<http://www.dvrz.com.ua> Продукция: полувагоны

Стрийский вагоноремонтный завод УЗ

82400, Украина, Львовская область, м. Стрий, вул. Зубенка, 2

Телефон: (03245) 5-22-60 Факс: (03245) 7-14-30

Веб-сайт: <http://swrz.com.ua/index.php/uk/>

Продукция: полувагоны

ПАО Днепроввагонмаш

51925, Украина, г. Каменское, ул. Украинская, 4

Киевское представительство: 01032, Украина, г. Киев, ул. С.Петлюры, 30 Тел/факс: +38 044 593 11 69, 593 11 57

Веб-сайт: <http://dvmash.biz/>

Продукция: платформы, полувагоны, крытые, хопперы, думпкары, специальные, бункерные, контейнеры.

ПАО Верхнеднепровский машиностроительный завод

51600, Украина, ул. Гагарина 23А, Верхнеднепровск, Днепропетровская область Тел / факс: +38(05658) 6-02-21,

+38(05658) 3-14-27 Веб-сайт: <http://vmz.com.ua/>

Продукция: хопперы, платформы, вагон-самосвал думпкар 68т, спецвагоны, состав для перевозки рельсовых плетей, запчасти к грузовым вагонам

ООО «Горнотранспортная компания»

г. Киев, бул. Леси Украинки, 34 подъезд 2, оф. 513

Тел/Факс (056) 404-24-61

Веб-сайт: <http://gtk-ltd.com.ua>

Продукция: платформа для перевозки рулонной стали, думпкары, вагон для перевозки окатышей

ПАО «Днепроввагонремстрой»

Украина, 49024, г. Днепр, ул. Универсальная 10.

Телефон: +38(056)376-40-59.

Факс: +38 (056) 376-40-33.

Веб-сайт: <http://dvrb.dp.ua/index.php>

Продукция: грузовые полувагоны модели 12-9790

ТОВ «Карпаты»

Україна, 81652 Львівська обл. м. Новий Розділ, вул.

Ходорівська, 4 Веб-сайт: <http://www.dmz-karpaty.com>

Продукция: полувагон 4-х осный, вагон-хоппер для зерна, вагон-хоппер для цемента, вагон-хоппер для окатышей

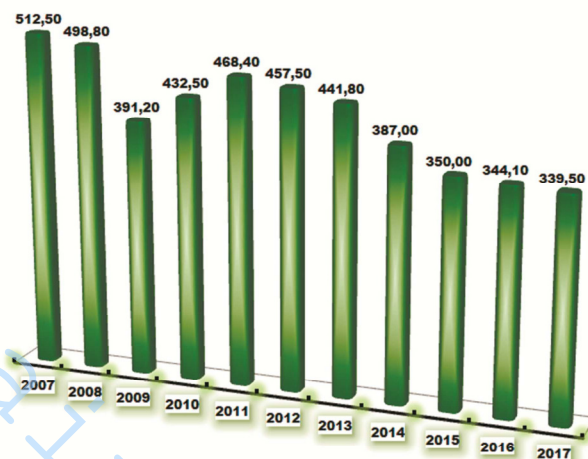
Статистика



Вантажооборот,
млрд. ткм



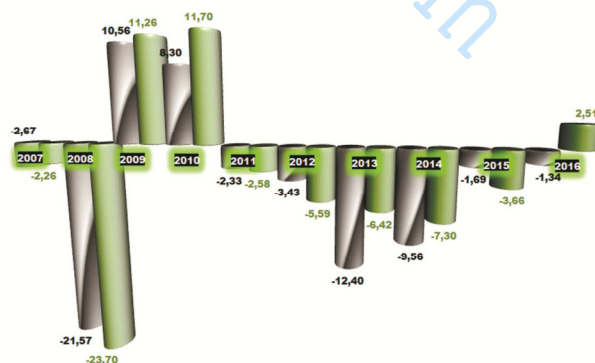
Перевезено вантажів,
млн. т.



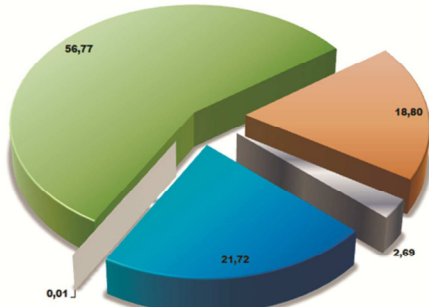
Частка залізниці у вантажних
Перевезеннях України, %



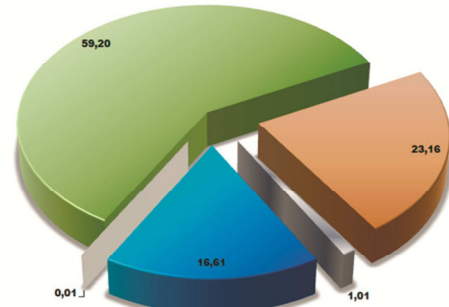
Темпи приросту перевезень
та вантажообороту, %



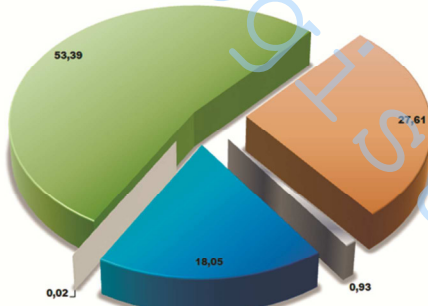
2007



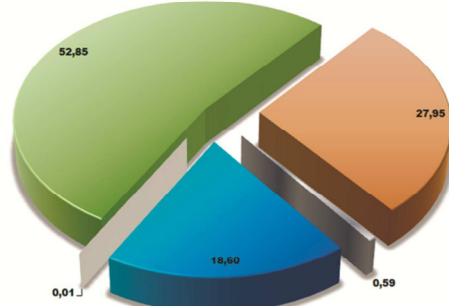
2012



2017

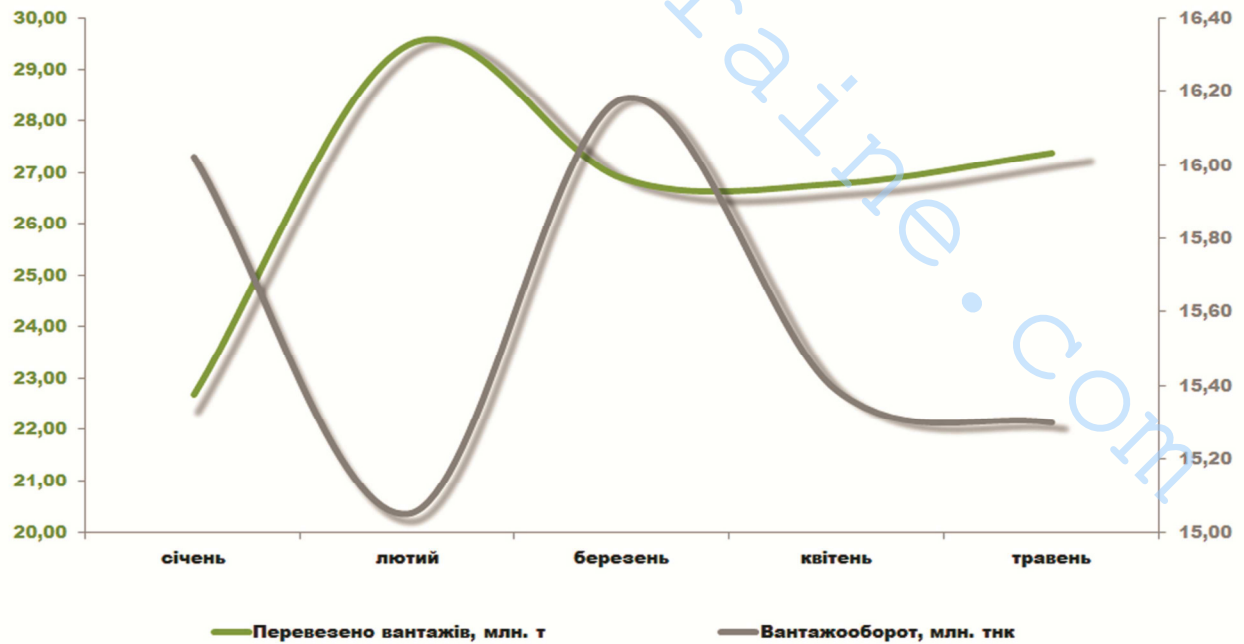


2018

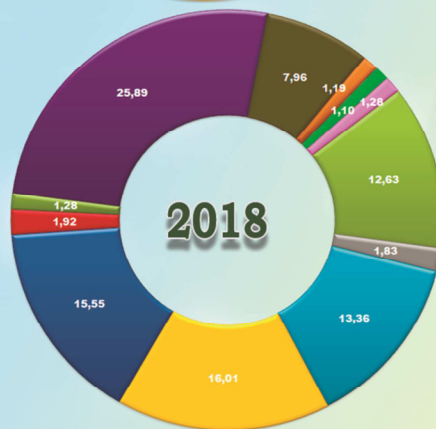
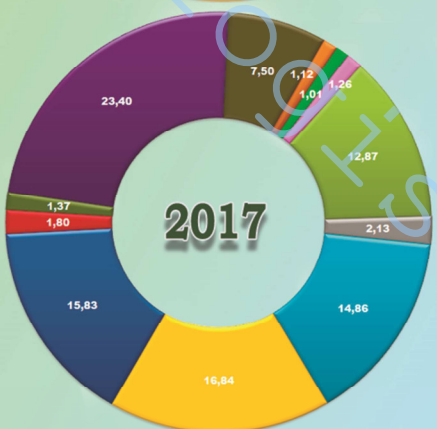
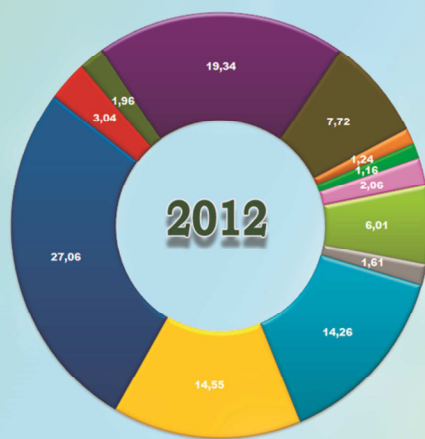
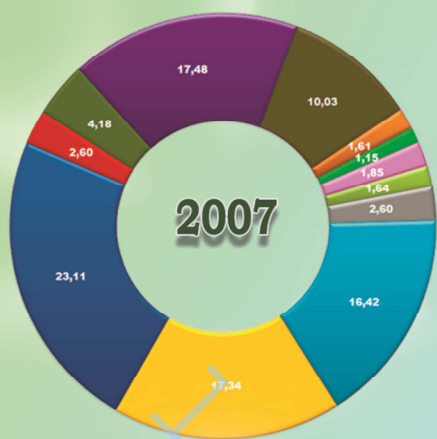


902,7
МЛН. Т

Структура вантажних перевезень



Показники по залізниці у 2018 році



- кам'яного вугілля
- коксу
- нафти і нафтопродуктів
- руди залізної і марганцевої
- чорних металів
- брухту чорних металів
- лісових вантажів
- хімічних і мінеральних добрив
- зерна і продуктів перемелу
- цементу
- будівельних матеріалів
- інших вантажів

Структура вантажів за залізницею

Перевезення вантажів залізничним транспортом у 2017 році

кам'яне
вугілля



кокс



нафтопродукти



руда



чорні
метали



металобрухт



виправлено 277,3 млн.т.



лісові
вантажі



хімічні
добрива



зернопродукти



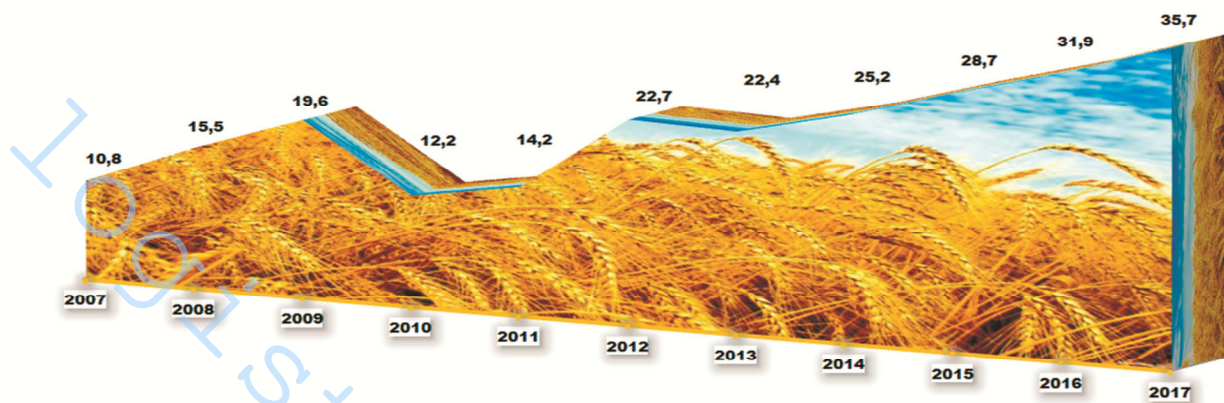
цемент



будівельні
матеріали



інші
вантажі



Зростання обсягів перевезень вантажів залізницею

Вагонобудівні потужності в Україні



Ставки плати за використання власних вагонів перевізника
ПАТ «Укрзалізниця» (вводяться в дію з 19.02.2018)

Обкотишовоз



750
грн/год.

Автомобілевоз



861,6
грн/год.

Напіввагон



650,4
грн/год.

Платформа універсальна



534
грн/год.

Думпкар



1164
грн/год.

Платформа фітінгова



508,8
грн/год.

Цементовоз



645,6
грн/год.

Платформа-лісовоз



482,4
грн/год.

Мінераловоз



774
грн/год.

Цистерна



646,8
грн/год.

Зерновоз



786
грн/год.

Критий вагон



684
грн/год.

Стан основних фондів ПАТ «Укрзалізниця»

Інфраструктура



- **Магістральні колії** з простроченим капітальним ремонтом (з урахуванням реконструкцію) складає **27%** від загальної протяжності
- **Колійна техніка** з понад нормативним терміном служби складає **78%** від загальної кількості
- **Електропостачання** – знос тягових підстанцій складає **67%**, а контактної мережі – **55%**

Локомотиви



- **Магістральні електровози** – робочий парк складає 66% від інвентарного, зношеність парку – **84%**
- **Магістральні тепловози** – робочий парк складає 42% від інвентарного, зношеність парку – **99%**
- **Маневрові тепловози** – робочий парк складає 62% від інвентарного, зношеність парку – понад **80%**

Вагони

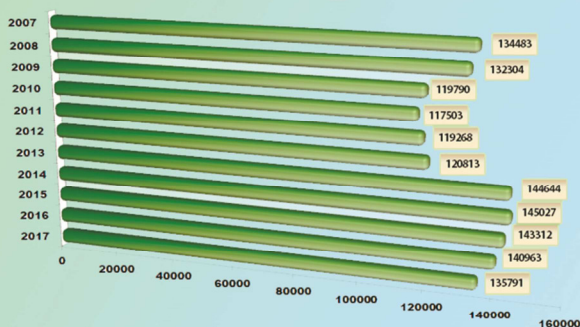


- **Вантажні вагони** – робочий парк складає 64% від інвентарного, зношеність парку – понад **90%**
- **Пасажирські вагони** – експлуатаційний парк складає 66% від інвентарного, зношеність парку – **87%**
- **Електро і дизель-поїзди** – експлуатаційний парк складає 79% від робочого, зношеність парку – близько **90%**

Робочий парк вантажних вагонів у 2017 році

Назва показників	Регіональні філії						Усього по філіях
	Донецька	Придніпровська	Південна	Південно-Західна	Одеська	Львівська	
<i>logistics-ukraine.com</i>	<i>logistics-ukraine.com</i>	<i>logistics-ukraine.com</i>	<i>logistics-ukraine.com</i>	<i>logistics-ukraine.com</i>	<i>logistics-ukraine.com</i>	<i>logistics-ukraine.com</i>	<i>logistics-ukraine.com</i>
Робочий парк усього	18 277	31 958	13 764	23 332	29 174	19 286	135 791
з нього:							
криті	541	553	742	1 060	1 095	910	4 901
платформи	453	589	311	395	558	586	2 892
напіввагони	14 202	23 745	5 572	8 151	13 369	9 995	75 034
цистерни	512	1 409	2 606	3 732	2 665	2 851	13 775
рефрижератори	0	8	6	135	84	20	253

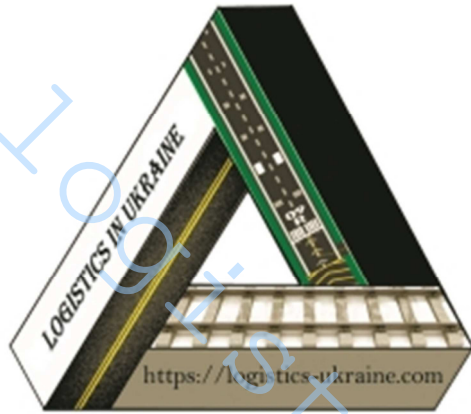
Динаміка наявності робочого парку



Наявність робочого парку до попереднього року



КОНТАКТИ



ІНФОРМАЦІЙНО-АНАЛІТИЧНИЙ РЕСУРС
ПРО ЛОГІСТИКУ В УКРАЇНІ



Logistics Management Center

(далее – LMC) засновано у 2011 році. “Логістика в Україні” — медійний проект LMC.

Для зв'язку з редакцією:

сайт: logistics-ukraine.com

e-mail: editor@logistics-ukraine.com

*Забезпечувати безпеку,
стабільність та сталий розвиток
українського логістичного бізнесу.*

Для зв'язку:

сайт: <http://ula-online.org>

+38 (044) 568-52-65

e-mail: info@ula-online.org,

м.Київ, вул.Костянтинівська, 2А