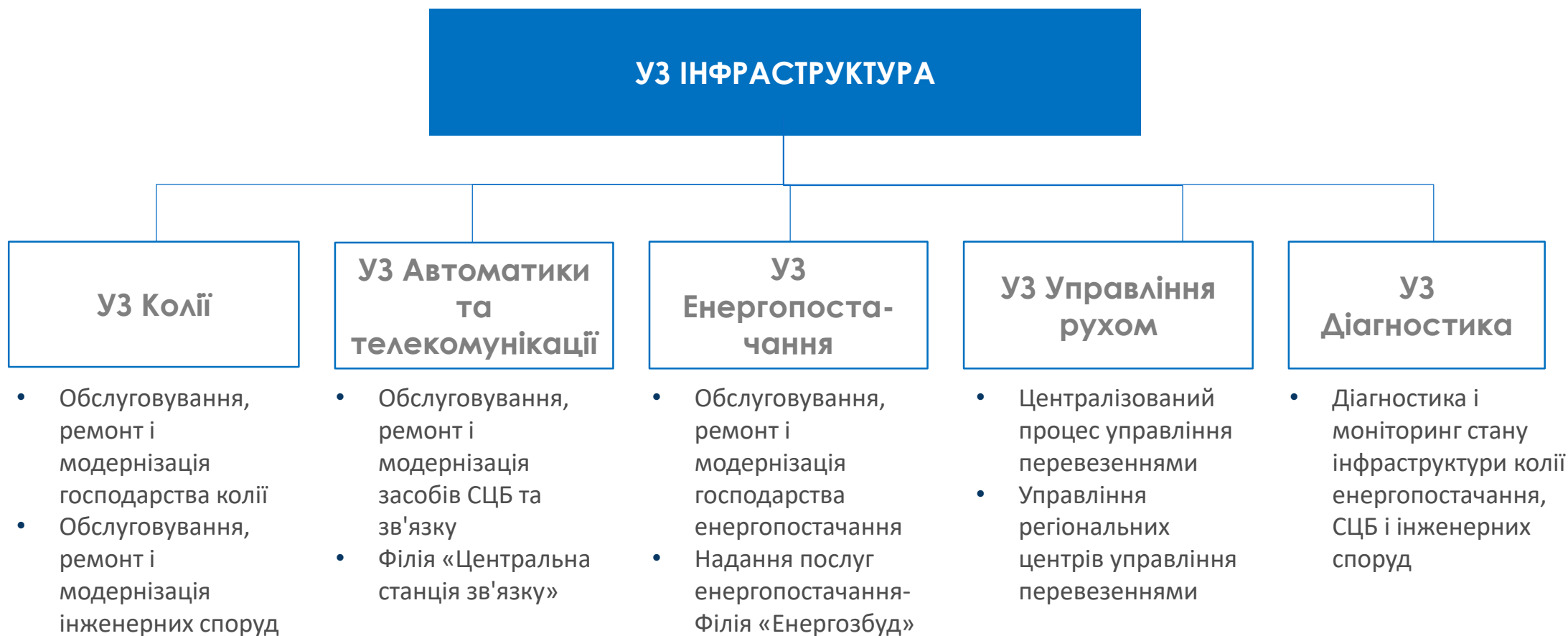


ІНФРАСТРУКТУРА





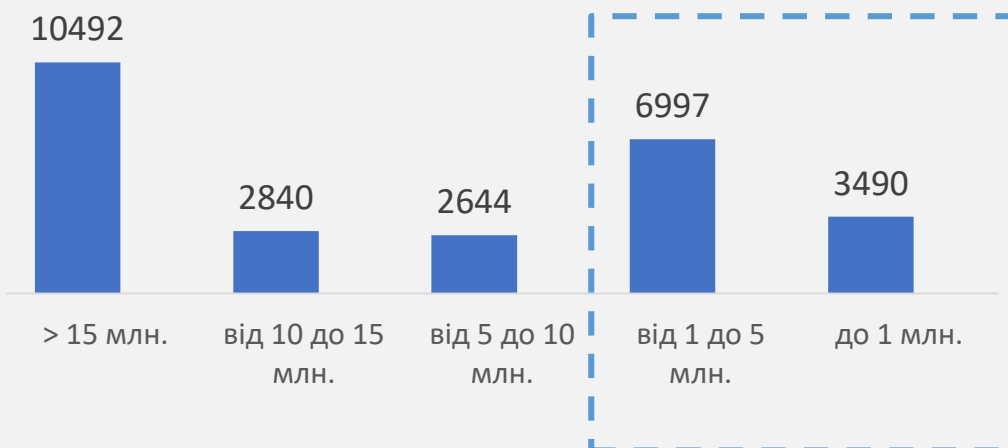
1. ФОРМУВАННЯ ЄДИНОЇ ВЕРТИКАЛІ – УЗ ІНФРАСТРУКТУРА





2. ОПТИМІЗАЦІЯ ОХОПЛЕННЯ МЕРЕЖІ

Протяжність інфраструктури за вантажнапруженістю,
у кілометрах, млн. т-км бруто на рік



- Біля **40% інфраструктурної мережі здійснює** пропуск порядку **1 вантажного вагону¹ на добу**
- За 2016 р. **затрати** на мало задіяні лінії склали **~750 млн. грн** при їх частці порядку 18% від загальної довжини шляху

- Оцінка **доцільності подальшого використання мало задіяних ліній з урахуванням** прогнозованих вантажних і пасажирських потоків, а також державної і соціальної важливості
- Впровадження **механізму по закриттю або консервації мало задіяних ліній інфраструктури** загального користування на державному рівні

Колія 750 мм

- Закриття або передача залізничних колій шириною 750 мм загальною протяжністю 323 км
- Щорічне скорочення експлуатаційних витрат на їх утримання складе біля 30 млн. грн.

Колія 1520 мм

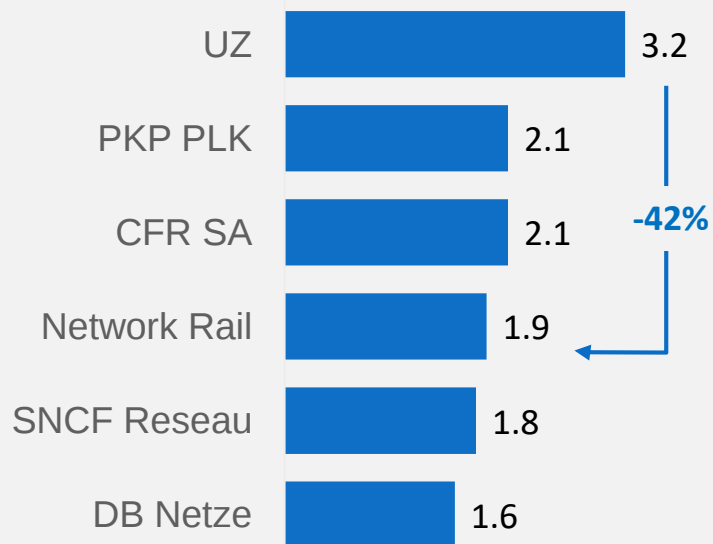
- Завантаження або оптимізація залізничних ліній з низькою інтенсивністю перевезень загальною протяжністю 3490 км
- Скорочення експлуатаційних витрат складе біля 680 млн. грн. на рік



3. ЗНИЖЕННЯ ОПЕРАЦІЙНИХ ВИТРАТ

Інтенсивність трудовитрат на утримання і ремонт інфраструктури,

кількість співробітників на 1 км лінії, 2015 р.



1 При умові скорочення персоналу на обслуговування інфраструктури на 25% до 2021 р., а також зниження інших витрат на 10% до 2021 рр.

ОЦІНОЧНО

- Нова система обслуговування інфраструктури в залежності від **фактичного стану**, чітка система нормування праці
- Перехід на систему закупівель, яка враховує вартість інфраструктури на **життєвому циклі**
- Поетапний **аутсорсинг** діяльності з підтримки інфраструктури (до 20% від загальних обсягів робіт)
- Нове **обладнання і технології** для моніторингу та обслуговуванню інфраструктури (наприклад, дрони)

Очікуваний ефект від оптимізації витрат на утримання інфраструктури складає 4,0-4,8¹ млрд. грн. протягом 2017-2021 рр.



4. ОРГАНІЗАЦІЯ РУХУ ПОЇЗДІВ НА ПОЛІГОНАХ ЗНАЧНОЇ ДОВЖИНИ

ОСНОВНІ НАПРЯМКИ ЦЕНТРАЛІЗОВАНОГО УПРАВЛІННЯ



Централізоване управління рухом

- На великих полігонах основних напрямків залізничної мережі України
- Середня довжина полігонів централізованого управління рухом становитиме близько 800 км
- Підвищення рівня маршрутизації вантажних перевезень та зменшення кількості сортувальних станцій з концентрацією сортувальної роботи на меншій їх кількості з високим рівнем сучасного обладнання
- Очікується підвищення швидкості руху вантажних (збільшення середньодобового пробігу вагонів) і пасажирських поїздів та кількості пропускної здатності пар поїздів на ділянках

Очікуваний ефект від оптимізації витрат за рахунок централізації управління рухом складає 1,2-1,4¹ млрд. грн. протягом 2017-2021 рр.



5. СТВОРЕННЯ ІНФРАСТРУКТУРНОГО ПРОДУКТУ І ПЕРЕХІД НА ДЕРЖАВНЕ ЗАМОВЛЕННЯ НА ПІДСТАВІ МЕРЕЖЕВОГО КОНТРАКТУ

6

Network statement



2021

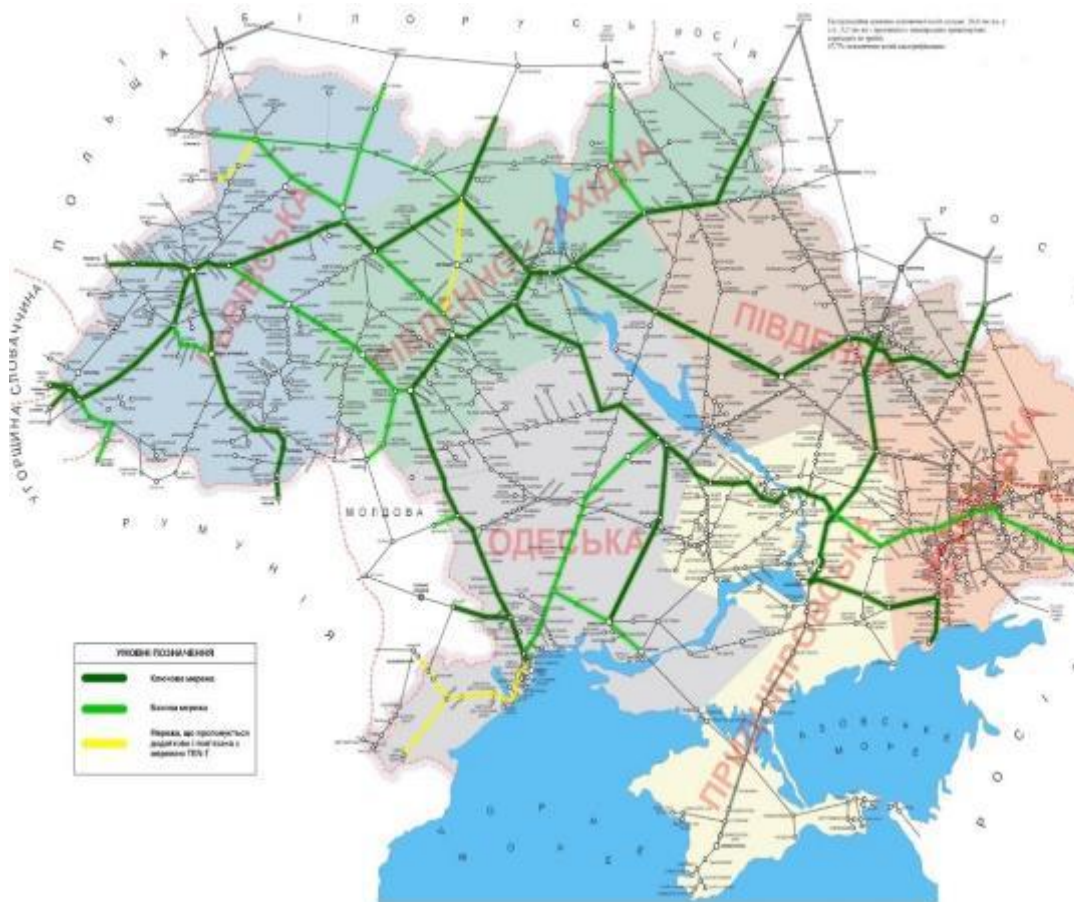
ЕТАПИ ФОРМУВАННЯ ПРОДУКТУ

- Формування вертикалі інфраструктура – 2017 р.
- Чітке виділення інфраструктурних витрат від загальних – 2017 р.
- Формування нового збірника тарифів з інфраструктурною складовою – 2018-19 рр.
- Випуск першого збірника тарифів Інфраструктури «Network Statement» - 2020-21 рр.
- Перший контракт на державне замовлення – 2021-22 рр.

Дозволяє упорядкувати і систематизувати допуск до інфраструктури загального користування інших перевізників (після лібералізації), а також впровадити мережевий контракт



6. ПІДВИЩЕННЯ ПРОДУКТИВНОСТІ ІНФРАСТРУКТУРИ



Електрифікація ділянок інфраструктури

- Долинська – Миколаїв – Колосівка
- Житомир – Коростень – держ. кордон
- Ковель – Ізов

Будівництво 2-х колій

- Гребінка – Полтава
- Волноваха – Комиш Зоря
- Кривий Ріг – Кривий Ріг-Західний

Створення передумов для зростання перевезень з державами ЄС

- Мукачево – Чоп – Захонь
- Мукачево – держкордон
- Ковель – Ягодин – держкордон

Реконструкція станцій

- З укладанням нових стрілочних переводів для підвищення швидкостей руху поїздів до перегінних



Головні інфраструктурні проекти

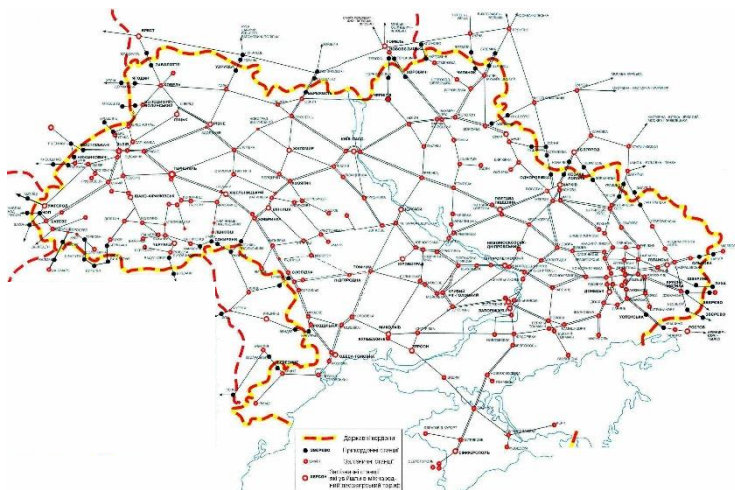
8

Модернізація колій на основних напрямках	601 млн USD
Електрифікація напрямку «Долинська-Миколаїв-Колосівка» (повна вартість)	350 млн USD
Впровадження цифрової комунікаційної системи	154 млн USD
Електрифікація напрямку «Бердичів-Овруч-держкордон»	153 млн USD
Електрифікація напрямку «Ковель-Ізов-держкордон»	53 млн USD
Модернізація напрямку «Ковель-Яготин-держкордон»	40 млн USD
Спорудження логістичних центрів	30 млн USD



Модернізація колій на основних напрямках

601 млн USD



Реконструкція **2100** км колій

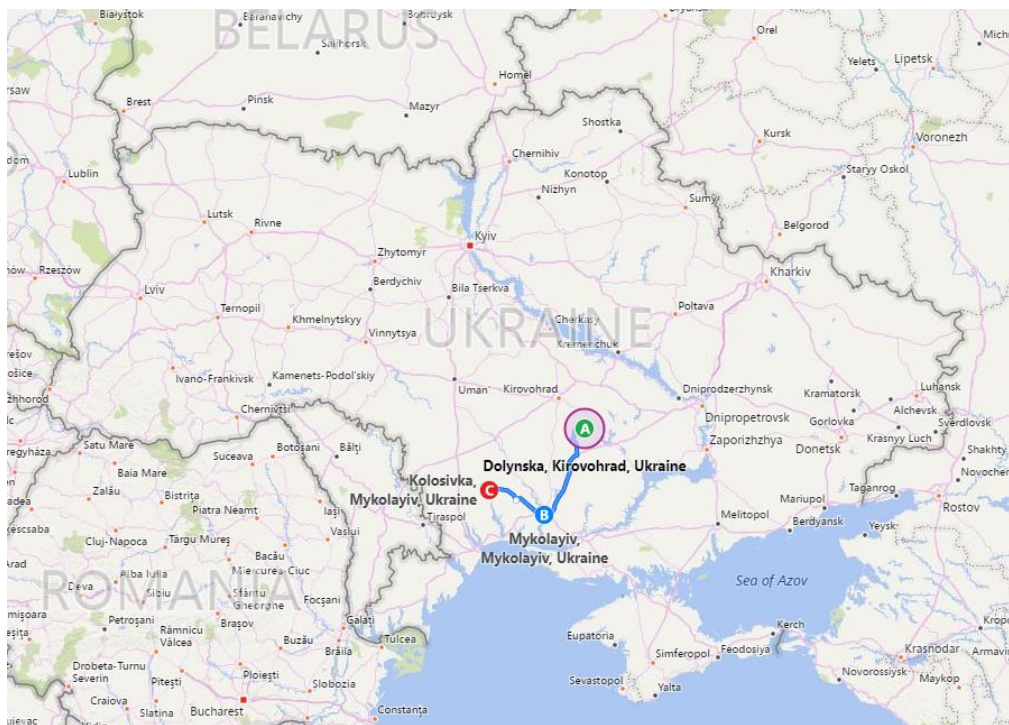
Період реконструкції— **5** років

	2017	2018	2019	2020	2021
Реконструкція км	261	672	402	415	350
Ціна, млн USD	67	184	115	125	110



Електрифікація напрямку «Долинська-Миколаїв-Колосівка»

350 млн USD



Електрифікація **255** км колій

25% збільшення швидкості поїздів

56,000 тон/рік економії дизельного пального

15,000 тон/рік зменшення викидів CO₂

Період реалізації проекту – **3** роки



Впровадження цифрової комунікаційної системи

154 млн USD

Впровадження DMR цифрового комунікаційного стандарту

Придбання 13 тис. стаціонарних радіо станцій

Придбання 13,5 тис локомотивних радіо станцій

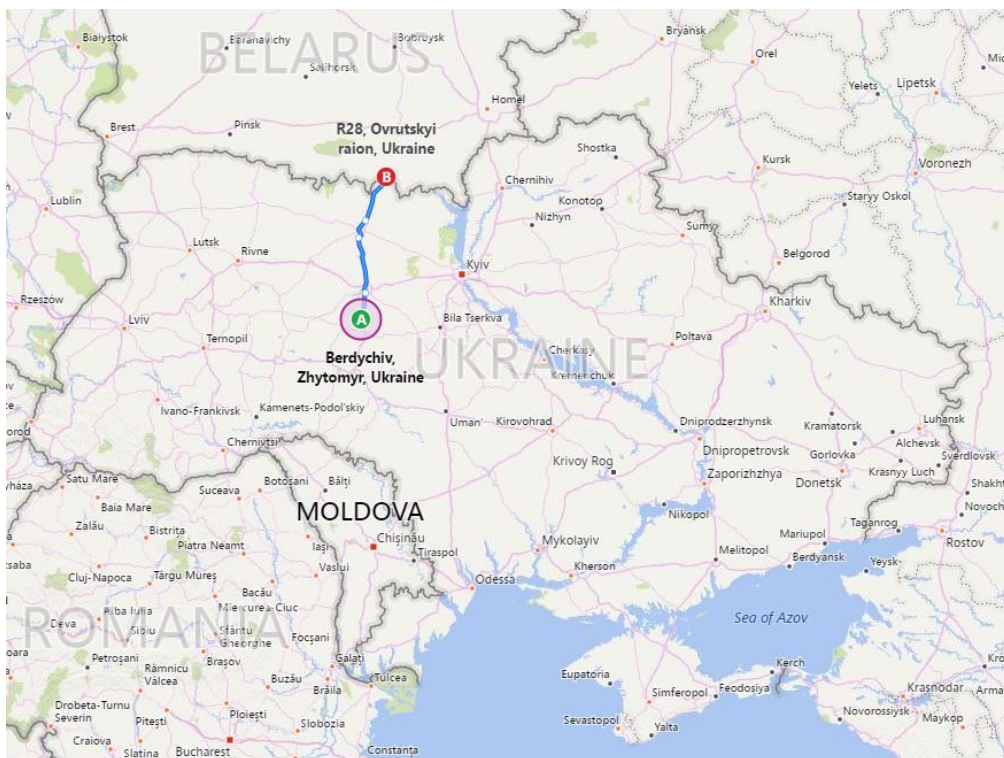
Придбання 27 тис. портативних радіо станцій

Будівництво 21,3 тис. км кабельних мереж



Електрифікація напрямку «Бердичів-Овруч-держкордон»

153 млн USD



Електрифікація 215 км колій

Збільшить пропускну здатність між Чорним та Балтійським морями

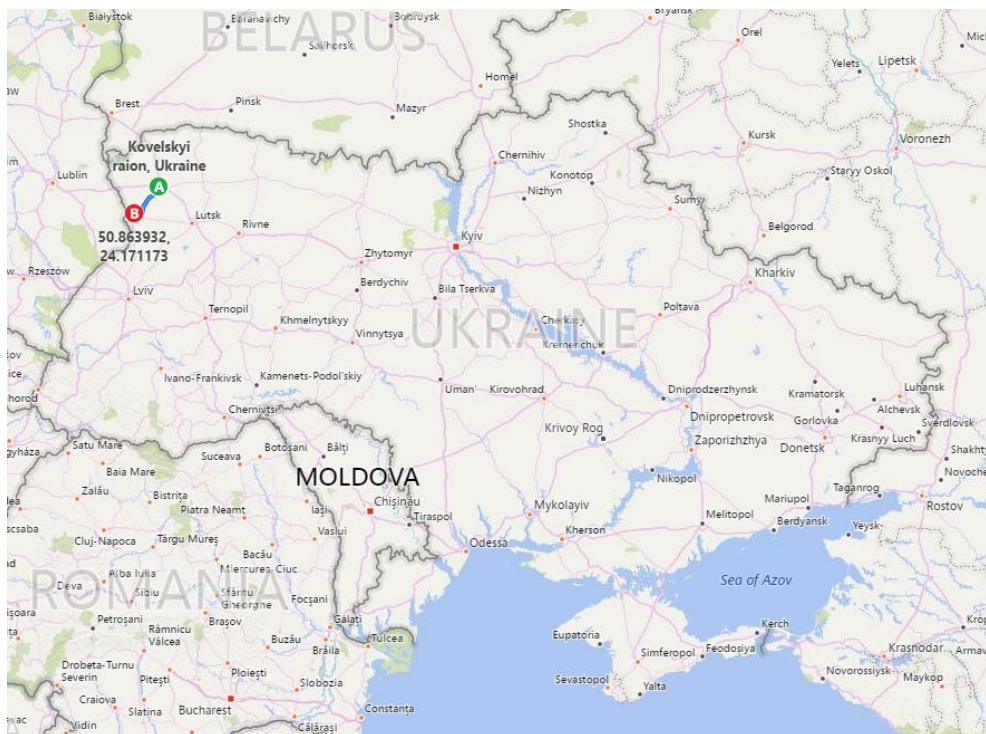
Період реалізації – 6 років

Період окупності – 3,65 років



Електрифікація напрямку «Ковель-Ізов-держкордон»

53 млн USD



Електрифікація 81 км колій

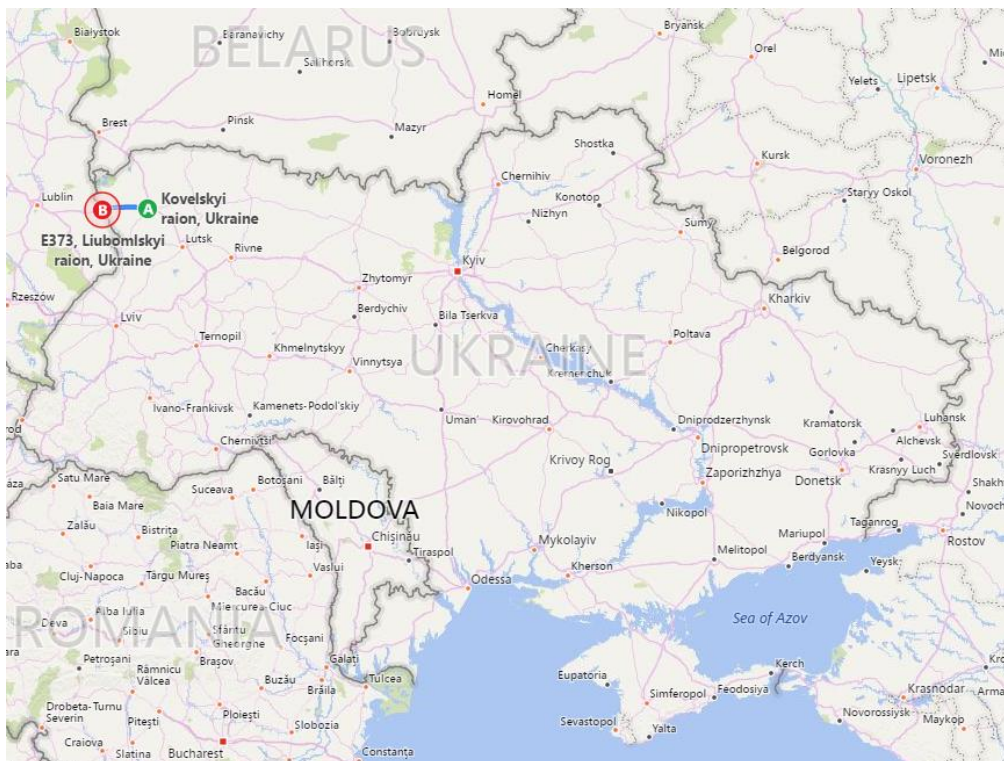
Збільшення експортного потенціалу України

Період реалізації – 2 роки



Модернізація напрямку «Ковель-Яготин-держкордон»

40 млн USD



Електрифікація 64 км колій

Модернізація інфраструктури відповідно до стандартів ЄС

Період реалізації – 2 років



ПІДХОДИ ДО РЕАЛІЗАЦІЇ ІНФРАСТРУКТУРНИХ ПРОЕКТІВ, ІНІЦІАТОРАМИ ЯКИХ ВИСТУПАЮТЬ ВАНТАЖОВЛАСНИКИ

Підходи	
1	Робота з ініціаторами реалізації проектів здійснюється на засадах окупності таких проектів для ПАТ “Укрзалізниця” з урахуваннях компенсаторних механізмів
2	Ведення окремого плану залучення додаткових інвестицій для роботи з потенційними інвесторами на період визначення умов можливості реалізації запропонованих проектів
3	Наявність гарантій з боку ініціатора щодо розрахункових обсягів вантажопотоку та механізму компенсації їх відсутності
4	Участь ініціаторів у співфінансуванні реалізації проекту та покриття збитків від операційної діяльності, якщо проект не може забезпечити повернення вкладених інвестицій за його життєвий цикл
5	Включення до плану капінвестицій таких проектів відбувається після вирішення питань щодо компенсаторних механізмів та розподілу ризиків між учасниками їх реалізації



ІНФРАСТРУКТУРА

An aerial night photograph of a large railway yard covered in snow. Multiple tracks curve through the scene, with a train visible in the lower center. Overhead power lines and support structures are prominent. In the background, city lights and a large building are visible under a dark sky. Four bright, starburst-style lights are positioned horizontally across the upper half of the image. The word 'ІНФРАСТРУКТУРА' is written in large, bold, white Cyrillic letters across the middle of the image.