|  |  |
| --- | --- |
|  | Прем'єр-міністру України  **Шмигалю Д.А.**  Міністру інфраструктури України  **Криклію В.А.**  Копія:  Першому заступнику міністра інфраструктури України  **Абрамовичу Д.В.**  В.о. Голови Правління  АТ «Укрзалізниця»  **Желько Марчеку** |
|  |  |

*Щодо Договору про надання послуг з*

*організації перевезення вантажів*

*залізничним транспортом*

***Шановні панове!***

Від імені провідних підприємств промисловості та агропромислового комплексу України висловлюємо Вам глибоку повагу та звертаємось із наступним.

Підприємства наших галузей входять до переліку основних клієнтів Акціонерного товариства “Укрзалізниця”, перевезення продукції яких складають понад 80% від усього її вантажообігу.

Так історично склалось, що саме наші підприємства відносяться до категорії великих платників податків та створюють тисячі робочих місць у регіонах присутності, що підтверджує їх системоутворюючу роль для економіки України. Ми вже багато років відвантажуємо продукцію на внутрішній ринок та експорт, зміцнюємо імідж українського виробника як надійного та стабільного партнера.

20.02.2020 на сайті філії «ЦТЛ» АТ «Укрзалізниця» була оприлюднена нова редакція договору про надання послуг з організації перевезення вантажів залізницею.

До попередньої редакції договору (далі Договір), яка була запропонована АТ «Укрзалізниця» 26 липня 2019 р., було надано багато зауважень, як від бізнес-середовища, так і від провідних бізнес-асоціацій. Зокрема більшість учасників процесу обговорення даного проекту Договору висловлювали свої застереження щодо дискримінаційної суті документу. Користувачів вагонів АТ «Укрзалізниця» змушували дати згоду на підписання Договору без можливості апеляції і за відсутності можливості змінити спірні пункти та зробити коригування умов договору. Відмова від підписання запропонованої АТ «Укрзалізниця» редакції автоматично позбавляла користувачів послуг з перевезення залізницею доступу до такої послуги, але для значної кількості вантажовласників такі перевезення є безальтернативними.

Велика кількість звернень вантажовласників та основних операторів ринку вантажних перевезень змусила звернути увагу Антимонопольного комітету України (далі АМКУ) на дискримінаційний характер зазначеного Договору та винести попередження АТ «Укрзалізниця». Таким чином впровадження першої редакції Договору було зупинено.

Слід зауважити, що найбільш спірні питання попередньої редакції Договору АТ «Укрзалізниця» виправила, зокрема в частині нарахування штрафних санкцій за умовно понаднормативне використання вагонні АТ «Укрзалізниця», але концептуально Договір не змінився, зокрема в частині:

1. Залишена дискримінаційна норма щодо неможливості внесення коригувань та заперечень, які є неприйнятними для вантажовласників та основних операторів ринку вантажних перевезень.
2. При розрахунку плати за користування вагонами використовується коефіцієнт *Тдод* (додатково оплачувані Замовником кількість діб за використання вагонів), які додатково додаються до терміну використання вагонів при навантаженому та порожньому пробігу. За фактом це додаткові дві доби до оплачуваного терміну використання вагонів. На нашу думку потрібно чітко розмежувати зону відповідальності за перевізний процес: замовник - час під вантажними операціями; АТ «Укрзалізниця» - строк доставки.
3. При здвоєних операціях АТ «Укрзалізниця» враховує плату за «другий порожній» пробіг, але фактично при здвоєній операції порожній вагон під навантаження не подається, при цьому АТ «Укрзалізниця» стягує плату за послугу, яку не надає. Залишення цієї норми буде підвищувати операційну неефективність АТ «Укрзалізниця» за рахунок відмови вантажовласників від здвоєних операцій як більш дорогих.
4. Правило розрахунку терміну доставки вантажів (округлення) залишене без змін, зокрема округлення терміну використання вагонів тільки в більшу сторону до повних діб. Це фактичне збільшення плати за використання вагонів на 1-2 доби.
5. Запропонована АТ «Укрзалізниця» знижка на маршрутні відправлення в розмірі 25% не в повній мірі компенсує витрати на формування і простій вагонів для організації маршрутних відправлень, більш доцільним є впровадження 50% знижки. Механізм надання маршрутної знижки при навантаженні на експортні напрямки взагалі не передбачений.
6. АТ «Укрзалізниця» додала норму про те, що плата за користування вагонами нараховується і сплачується Замовником в разі їх затримки при перевезенні з причин, незалежних від перевізника, у т.ч. на підходах до станції призначення. Тобто АТ «Укрзалізниця» знімає з себе відповідальність за простої і хоче перекласти на Замовника послуги такі витрати, навіть якщо Замовник не впливає на затримку в доставці вантажів.
7. Новий договір не передбачає знижку, як мінімум на одну добу, на операції під навантаження та вивантаження вагонів, зважаючи на наступне:

* на проведення зачистки та підготовки, у т.ч. через незадовільний стан вагонів АТ «Укрзалізниця», теж потрібний час;
* доволі часто АТ «Укрзалізниця» надає вагони в непридатному до експлуатації стані, у т.ч. розукомплектовані, і на приведення таких вагонів до робочого стану потрібно витратити багато часу;
* додатково слід зазначити, що для підготовки маршрутних відправлень вантажовласник займає колії, відволікає локомотиви і персонал для відправки вагонів маршрутами. Дана робота виконується за рахунок вантажовласників, для залізниці безкоштовно. При цьому відправник буде змушений за весь час перебування вагонів, з моменту прийому від АТ «Укрзалізниця» до моменту виставлення маршруту на станцію, платити АТ «Укрзалізниця» плату за користування в потрійному обсязі.

Навіть попередній аналіз нового Договору дає підстави вважати, що введення його в дію є передчасним та призведе до зростання витрат вантажовласників на залізничні вантажні перевезення та негативно вплине як на роботу вітчизняних виробників, так і на показники операційної роботи самої АТ «Укрзалізниця».

На даний час вартість користування вагонами АТ «Укрзалізниця» значно перевищує пропозицію на ринку (по деяким типам рухомого складу в два рази) і подальше збільшення вартості буде мати вкрай негативні наслідки для самої АТ «Укрзалізниця», зокрема:

* збільшення кількості вагонів, які будуть виведені в довгостроковий запас;
* зменшення доходів від вантажних перевезень;
* зменшення обсягу фінансування оновлення основних фондів;
* збільшення потреби у додатковому підвищенні тарифів (інфраструктурна складова) для компенсації витрат.

Також слід зауважити, що Україна переживає вкрай важкі часи, пов’язані зі спалахом коронавірусу, який може мати довгострокові наслідки для української економіки і привести до суттєвого скорочення експорту та значного зниження ВВП. Низький попит і низькі ціни на експортні товари, викликані світовою пандемією коронавірусу, а також безпрецедентні заходи введені державною владою України: припинення залізничного, авіа та автобусного міжміських сполучень; закриття деяких прикордонних контрольно-пропускних пунктів, у т.ч вантажних; припинення роботи усіх закладів громадського харчування та розважальних центрів; закриття торговельних центрів, закладів швидкого харчування, ресторанів, кафе; обмежувальні заходи щодо пересування населення, у т.ч. на робочі місця вже негативно впливають на українську економіку, яка так і не змогла відновитися після стрімкого падіння виробництва в кінці 2019 року.

Забезпечення стабільних вантажних залізничних перевезень дозволить вітчизняним підприємствам вижити в цей непростий час. Для цього необхідно максимально спростити і пом’якшити для бізнесу умови роботи, у т.ч. перевезення залізницею, а про їх здорожчання, внаслідок запровадження нового Договору, не може йти й мова.

Враховуючи вищевикладене, ми пропонуємо:

1. Ввести заборону, до закінчення обмежень пов’язаних з епідемією коронавірусу та нормалізації ситуації в країні, на зміну поточних умов роботи з АТ «Укрзалізниця», у т.ч. в частині введення в дію з 01.04.2020 нового Договору на організації залізничних перевезень.
2. Враховуючи те, що більшість підприємств тимчасово призупинили або залишили на мінімальному рівні свою операційну діяльність на період обмежувальних заходів, якісно опрацювати та надати свої рекомендації та зауваження щодо нового Договору просто не в змозі. Тому потрібно перенести обговорення та введення в дію Договору на більш пізній період.
3. Відправити новий Договір на доопрацювання, що дасть час більш детально проаналізувати положення Договору та відобразити в ньому позицію іншої сторони – Замовника.
4. Виключити з нового розрахунку найбільш спірний пункт, щодо нового Порядку розрахунку плати за користування вагонами АТ «Укрзалізниця» під вантажними операціями.
5. Привести поточну цінову політику АТ «Укрзалізниця» у відповідність до ринкових умов.

Зі своєї сторони готові долучитись до роботи над вдосконаленням проекту Договору про надання послуг з організації перевезення вантажів залізничним транспортом.

З повагою та надією на Ваше розуміння та підтримку,

**Голова Федерації металургів України С.Л. Біленький**

**Президент ОП «Укрметалургпром» О.Ф. Каленков**

**Виконавчий директор Української**

**асоціації виробників феросплавів та іншої**

**електрометалургійної продукції «УкрФА» С.Л. Кудрявцев**

**Президент Української зернової асоціації М.О. Горбачьов**

**Голова Федерації роботодавців паливно-**

**енергетичного комплексу України А.А. Татаринов**

**Генеральний директор Федерації**

**роботодавців транспорту України В.Г. Гусак**

**Президент Союзу хіміків України О.Г. Голубов**

**Виконавчий директор Асоціації**

**виробників цементу України «Укрцемент» Р.В. Скільський**

**Віце-президент Асоціації підприємств**

**скляної промисловості «Скло України» В.Ю. Цветов**