

**ВСЕУКРАЇНСЬКЕ ОБ'ЄДНАННЯ ОРГАНІЗАЦІЙ РОБОТОДАВЦІВ
“ФЕДЕРАЦІЯ РОБОТОДАВЦІВ ПАЛИВНО-ЕНЕРГЕТИЧНОГО КОМПЛЕКСУ
УКРАЇНИ”**

(Федерація роботодавців ПЕК України)

провулок Приладний, 2-А, м. Київ, 03680,

тел./факс: (044) 424-85-14

e-mail: frupek@ukr.net

05.05.2020 р. № 12

**Прем'єр-міністру України
Шмигалю Д.А.**

**Копія: Міністру
інфраструктури України
Криклію В.А.**

Шановний Денисе Анатолійовичу!

Федерація роботодавців паливно-енергетичного комплексу України висловлює Вам свою повагу та звертається у зв'язку з інформацією у ЗМІ щодо намірів Міністерства інфраструктури України підвищити тарифи на залізничні перевезення шляхом затвердження нового договору на надання «Укрзалізницею» послуг з організації перевезень вантажів, а також зближення (вирівнювання) класів вантажів.

Експерти Федерації за результатами аналізу ситуації в економіці, зокрема, в промисловості та енергетиці наголошують, що тарифи на залізничні вантажні перевезення наразі є високими, а їх економічна обґрунтованість викликає сумніви, зокрема, в жодній країні Європи не сплачується податок на землю під залізничними коліями.

Крім того, за останні роки «Укрзалізниця» кілька разів піднімала тарифи на вантажні залізничні перевезення: в 2016 та 2017 рр. – на 15%, в 2018 р. – на 8%, а в 2019 р. – на 14,2%. При цьому, відсоток, на який збільшувались тарифи, здебільшого перевищував рівень інфляції за підсумками відповідного року.

Високі тарифи на залізничні вантажні перевезення в Україні суттєво знижують конкурентоспроможність вітчизняної продукції, в тому числі експортної. Це негативно позначається на обсягах її експорту, що, в свою чергу, призводить до зменшення податків, валютної виручки, погіршує можливості підприємств щодо інвестування у власний розвиток та підвищувати заробітну плату співробітникам.

Тому, чергове підвищення тарифів буде додатковим навантаженням для бізнесу, може знищити базові галузі промисловості, що перебувають у складному фінансовому становищі, викликаному світовою економічною кризою та карантинними обмеженнями, пов'язаними з пандемією

коронавірусу. При цьому деякі галузі вітчизняної економіки просто не витримують такого нищівного удару від підвищення тарифів.

Однією з таких галузей є паливно-енергетичний комплекс. Наразі Україна зіштовхнулася з наймасштабнішою енергетичною кризою за весь час своєї незалежності. Фінансовий стан енергетичних компаній є незадовільним, зупинені 95% шахт, в простій відправлені близько половини теплових електростанцій, обмежується виробництво на атомних енергоблоках та підприємств відновлювальної енергетики.

Сьогодні майже повністю припинився видобуток вугілля в Україні. Так, з листопада 2019 року зупинена шахта «Краснолиманська», кількість співробітників - 3 тис. осіб. Також були зупинені шахти «Селидіввугілля», «Волиньвугілля», «Білозерська». З 1 квітня 2020 року зупинено підприємство «Добропіллявугілля» - 6,5 тис. співробітників.

А з 20 квітня зупинилось найбільше й найсучасніше шахтоуправління «Павлоградвугілля», яке видобувало 60% вугілля від загальнодержавного обсягу та було другим в регіоні платником податків (5 млрд. грн. в бюджеті усіх рівнів). До складу цього підприємства входять 10 шахт, 3 збагачувальні фабрики та ремонтно-механічний завод, на яких працюють майже 23 тисячі осіб. З урахуванням членів родин, це близько 70% мешканців міста Павлограда.

Крім того, з листопада 2019 року почалося виведення у простій ТЕС: станом на 1 квітня 2020 р. у частковому простої перебувають всі 8 ТЕС та 1 ТЕЦ енергохолдингу ДТЕК – загальна кількість співробітників - 5,8 тис. осіб. Більш того, ТЕС примусили працювати зі складом обладнання, який є нижче допустимого, що порушує критерії надійності енергосистеми з резервування заміщення працюючих атомних енергоблоків на випадок їх аварійного відключення.

Як наслідок, в Україні накопичено рекордні незатребувані запаси вугілля, які станом на середину квітня 2020 р. складають 2,9 млн тонн (+79% до аналогічного періоду минулого року).

Імпорт електроенергії з РФ та Білорусі замінив 1,5 млн тонн українського вугілля. Протягом опалювального сезону 2019-2020 рр. було імпортовано 914 млн кВт год електричної енергії з цих країн.

Така ситуація призвела до зниження обсягів видобування власного вугілля (на 5% від обсягів минулого опалювального сезону) та електроенергії на ТЕС (на 20%). Тому, за таких умов підвищення тарифів на залізничні вантажні перевезення остаточно знищить енергетику.

Більш того, наміри підвищити тарифи для вантажних перевезень в той час, коли тарифи на пасажирські перевезення залишаються незмінними, є черговим намаганням вирішити фінансові проблеми державної транспортної компанії з застосуванням перехресного субсидіювання одного виду перевезень за рахунок іншого. При цьому, «Укрзалізниця» не єдина компанія, що зазнала збитків внаслідок карантину через зниження доходів від пасажирських перевезень. Через зниження споживання електричної енергії промисловістю, а також через негативні тенденції з розрахунками за спожиті послуги непромисловими споживачами зазнає збитків енергетика - практично всі

енергетичні компанії-учасники ринка електричної енергії мають негативний фінансовий результат або накопичили борги.

Окрім цього, «Укрзалізниця» також заявляє про наміри щодо зближення класів вантажів. А це означає, що вартість перевезення вугілля, в тому числі й для потреб паливно-енергетичного комплексу, помітно збільшиться. Наразі «Укрзалізниця» перевозить близько 60 млн тонн вугілля на рік, що відноситься до 1 класу вантажів. В разі, якщо вартість його перевезення зросте, це знизить й без того низьку конкурентоспроможність вугледобувних підприємств та негативно позначиться на роботі енергетичної системи.

Враховуючи викладене, Федерація роботодавців паливно-енергетичного комплексу України вважає за необхідне застосувати досвід більшості країн світу, які, розуміючи важливість підтримки своїх економік в умовах економічної кризи та карантинних обмежень, виділяють з цією метою резервні кошти, надають суб'єктам господарювання податкові канікули, знижують розміри відрахувань і тарифів для того, щоб бізнес пройшов цей складний період з мінімальними втратами та мав можливість для швидкого відновлення.

Запровадження мораторію на підвищення будь-яких тарифів, платежів та зборів, що погіршуватимуть роботу підприємств промисловості та енергетики, могло б стати одним з заходів Уряду, направлених на підтримку вітчизняної економіки.

Крім того, необхідно, щоб тарифи «Укрзалізниці» на вантажні перевезення були економічно обґрунтованими. А з метою забезпечення ефективності діяльності «Укрзалізниці» доцільно було б замість підвищення тарифів провести її структурну реформу. В результаті таких змін кожний із структурних підрозділів цієї державної транспортної компанії мав би стати фінансово прозорим, що забезпечило б конкурентні умови для їх роботи.

Реформування «Укрзалізниці» могло б передбачати також її розділення на окремі компанії у сегментах інфраструктури, пасажирських перевезень, тягового складу для вантажних перевезень та оперування вагонами. Після цього потрібно було б визначитись з кожним з видів вантажів, розрахувавши складові собівартості по кожному з них, та лише на підставі цього приймати рішення про доцільність зближення класів вантажів.

З повагою,

**Голова Федерації
Роботодавців ПЕК України**



А.Татарінов