

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

(Федерація роботодавців ПЕК України)  
проспект Приладний, 2-А, м. Київ, 03142,  
тел./факс: (044) 424-85-14  
e-mail:frupek@ukr.net

---

15.07.2021 р. № 47

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

копія:

Міністру інфраструктури України  
**Кубракову О.М.**

Міністру економіки України  
**Любченко О.М.**

Міністру енергетики України  
**Галущенко Г.В.**

Міністру фінансів України  
**Марченку С.М.**

Голові Державної регуляторної служби  
України  
**Кучеру О.В.**

Керівнику Офісу Президента України  
**Єрмаку А.Б.**

*Щодо підвищення тарифів АТ «Укрзалізниця»  
на перевезення вантажів залізничним  
транспортом*

**Шановний Денисе Анатолійович!**

В першу чергу дозвольте від імені колективів паливно-енергетичного комплексу засвідчити Вам повагу та звернутися щодо наступного.

Паливно-енергетичний комплекс (далі – «ПЕК») системно важливий для національної економіки та безпосередньо впливає на економічну безпеку та економічний розвиток країни. Поточна системна реформа галузі та пандемія COVID-19 привели до глибокої кризи у вугільній та енергетичній галузях, що вимагає особливої уваги до операційних питань функціонування галузей ПЕК, в тому числі транспортних.

Вугільна та енергетична галузі є основними користувачами послуг АТ «Укрзалізниця» та забезпечують близько 10% її вантажопотоку. Залізниця – практично безальтернативний спосіб транспортування вугілля та мазуту для потреб ТЕС. Безперебійна робота залізниці та тарифне навантаження суттєво впливають на стабільну роботу та фінансовий стан підприємств галузі.

В зв'язку з вищезазначеним, значну занепокоєність викликають ініціативи міністерства інфраструктури щодо перегляду тарифів АТ «Укрзалізниця» (далі – «УЗ») на перевезення продукції, анонсовані у липні 2021 року.

Так, 5 липня 2021 року на офіційному сайті Міністерства інфраструктури України для публічного обговорення опубліковано проект Наказу Міністерства інфраструктури України «Про внесення змін до Коефіцієнтів, що застосовуються до тарифів Збірника тарифів на перевезення вантажів залізничним транспортом у межах України та пов'язані з ними послуги» (далі – Проект Наказу), яким запроваджується зростання тарифів на перевезення вантажів, зокрема:

- на +52% підвищення тарифів для порожніх вагонів 1-го тарифного класу і позакласних вантажів з 1.09.2021;
- на +25,9% збільшення рівня тарифів на перевезення для вантажів позакласної групи (щебінь, пісок, шлаки);
- на +8% з 01.09.2021 та ще на +20,4% з 01.01.2022 збільшення рівня тарифів на перевезення вантажів 1-го тарифного класу;
- на +8% з 01.09.2021 та ще на +6,5% з 01.01.2022 збільшення рівня тарифів на перевезення вантажів 2-го тарифного класу.

За оцінками Федерації у випадку впровадження в дію Проекту Наказу вартість перевезення палива для потреб ТЕС зросте в середньому на 30% або на 40-50 грн за тону, що сумарно збільшить транспортні витрати підприємств галузі на +2,1 млрд грн щорічно. Підвищення вартості транспортування, відповідно, призведе до росту собівартості виробництва електроенергії ТЕС на 2-3 коп/кВт\*ч. При цьому ціни на ринку електроенергії, через неврегульованість ринкових механізмів впали і так нижче собівартості. Так у травні-червні ринкові ціни склали 0,9-1,3 коп/кВт\*год, а у деякі дні липня опустилася до 0,3 коп/кВт\*год електроенергію. А середня собівартість виробництва електроенергії ТЕС складає 1,6 коп/кВт\*год.

В поточних умовах гострої кризи знаходиться і вугільна галузь. Зокрема, вже на поточний момент вугільні підприємства є збитковими та знаходяться на грани зупинки діяльності. Сумарні збитки вугільної галузі за 2020 рік оцінюються на рівні 12-13 млрд. Операційні збитки ТЕС через встановлення на ринку ціни нижче їх собівартості за 6 місяців 2021 року уже склали близько 1,8-2 млрд грн та продовжують накопичуватись. Okрім цього, системно існує заборгованість оператора НЕК Укренерго перед тепловою генерацією за балансуючу електричну енергію, що негативно впливає на ситуацію із грошовою ліквідністю підприємств електроенергії та ставить їх на межу неплатоспроможності.

В таких умовах збільшення витрат на транспортування суттєво погіршить ситуацію та призведе до збільшення обсягів необхідних дотацій та підвищити ризики зупинки діяльності підприємств, зниження податкових відрахувань до бюджетів різних рівнів, зростання безробіття та соціальної напруги.

У той же час, на думку Федерації, становище АТ «Укрзалізниця» хоча і є складним, проте не є критичним, а ключовими причинами кризи є не тарифи на перевезення, а низька операційна ефективність, що знаходила своє відображення у:

- відсутності середньострокової стратегії розвитку АТ «Укрзалізниця»;
- неефективній політиці в сфері закупок, що привела до гострого дефіциту палива у червні цього року;
- завищених витратах дизельного пального через наявні факти розкрадання відсутність дієвої системи контролю;
- неефективних закупівель електроенергії через посередників за завищеними цінами;
- відтоку вантажів через низький рівень сервісу;

- негнучкій комерційній політиці використання вантажних вагонів власності АТ «Укрзалізниця» унаслідок якої через завищенні ціни протягом 2020 року масово простоювали напіввагони перевізника та було недоотримано близько 6 млрд грн доходу і так далі.

**В таких умовах, підвищення тарифів без попереднього проведення системних реформ приведе до погіршення стану інших галузей економіки, але, наше переконання, не вирішить існуючі проблеми національного перевізника.**

Також, звертаємо Вашу увагу, що у той час як підприємства паливно-енергетичного комплексу знаходяться на грани банкрутства, **твірдження щодо збитковості вантажних перевезень для АТ «Укрзалізниця» відповідно до офіційної звітності за 2020 рік не відповідає дійсності** – операційна рентабельність вантажних перевезень в 2020 році склала 17% (що також суттєво вище міжнародних аналогів - маржа DB Cargo наприклад складає 3-5%, PKP Cargo (Польща) 15-17%, ВАТ «РЖД» 10-13%).

Тим більше немає підстав вважати збитковими перевезення енергетичних вантажів, зокрема вугільної продукції, які є здебільшого масовими вантажами, та перевозяться з мінімальними затратами АТ «Укрзалізниця» на складання потягів, маневрові роботи, сортування в процесі руху на проміжних станціях, з мінімальними пошкодженнями вагонів при вивантаженні, тощо. На наші численні запити перевізник жодного разу не надав детального розрахунку собівартості перевезень у розрізі вантажів, які б свідчили про збитковість перевезень та, відповідно необхідність перегляду тарифів. У обґрунтуванні опублікованого проекту Наказу розрахунків щодо необхідного розміру підвищення також не наведено.

Як відомо, проблемним для АТ «Укрзалізниця» є сегмент пасажирських перевезень, який найбільше постраждав від пандемії COVID-19 – збитки якого у 2020 році склали 12,7 млрд грн. Проте, фінансування збитків сегменту пасажирських перевезень за рахунок підвищення тарифів на перевезення вантажів для дотаційної вугільної галузі та збиткової енергетичної галузі вважаємо **необґрунтованим!**

Більше того в квітні цього року АТ «Укрзалізниця» заявила про відновлення прибуткової діяльності, збільшення вантажної бази за перше півріччя 2021р. на 3 %, та збільшення провізної плати в 2-му кварталі 2021р. в порівнянні з 1-м на +1,0 млрд. грн. і це в умовах існуючих тарифів, без додаткових підвищень, що свідчить про наявність резервів покращення становища АТ «Укрзалізниця» використання без тарифних інструментів. Резервами підвищення прибутковості, відповідно до аналізу фінансового плану УЗ на 2021 рік є:

- інтенсифікація реалізації металобрухту в обсязі 280 тис. тон на рік, що оцінюється у додатковий прибуток 1,9 млрд. грн. на рік;
- продаж непрофільних активів;
- скасування податку на землю під залізничними шляхами, потенціал економії 4 млрд. грн / рік;
- скасування акцизу на дизельне пальне, потенціал економії 1 млрд. грн / рік;
- оптимізація персоналу УЗ у відповідності до сучасних потреб галузі, існуючого законодавства і вартості ринка послуг (виключення «мертвих душ» та невиробничого персоналу, що не задіяний безпосередньо у залізничних перевезеннях). За різними оцінками галузевих експертів в УЗ працює близько 70 тис. осіб надлишкового персоналу, наявність яких є головною причиною того, що зарплати залізничників не зростають.
- залучення вантажів і підвищення вантажообігу за рахунок надання більш вигідних умов транспортування.

Вважаємо необхідним в першу чергу використання нетарифних інструментів покращення становища АТ «Укрзалізниця». Тим більше, що у 2020 році тарифи на перевезення уже були збільшенні з 01.10.2020 у зв'язку із введенням діючою редакцією договору АТ «Укрзалізниця» нової методики розрахунку вартості перевезення в вагонах власності АТ «Укрзалізниця». Зважаючи, що перевезення палива, зокрема, вугілля з державних шахт здійснюється, здебільшого, в вагонах власності АТ «Укрзалізниця» така ініціатива очікувало призвела до зростання витрат на транспортування на 10-15 грн за тону. Додаткове підвищення тарифів

призведе до надмірного зростання витрат підприємств і ще більшого погіршення їх фінансового стану.

Також, просимо врахувати, що підприємства галузі здійснюють свою діяльність на принципах річного планування, в тому числі з урахуванням офіційних прогнозів Уряду. При цьому, анонсоване проектом Наказу підвищення вартості перевезення залізничним транспортом на 2021 рік не було передбачено затвердженим консолідованим фінансовим планом АТ «Укрзалізниця» на 2021 рік (розпорядження Кабінету Міністрів України від 31.03.2021 №249-р), тому не було враховано в діяльності підприємств галузі у 2021 році, що створить додаткову потребу в екстремих пошуках джерел фінансування, в тому числі за рахунок скорочення інвестиційних програм, використання резервів підвищення фонду оплати праці, залучення кредитних ресурсів, тощо.

Отже, на думку Федерації заявлене підвищення тарифів є одним з найбільш **економічно необґрунтованих підвищень тарифів на послуги держмонополії та призведе ситуацію в паливно-енергетичному комплексі до без перебільшень катастрофічного стану.**

У зв'язку з цим, з огляду на вищевикладене та враховуючи загальну рентабельність вантажних перевезень АТ «Укрзалізниця», з огляду на кризовий стан енергетичної та вугільної галузей просимо Вас:

1. Доручити міністерству інфраструктури **відкликати на доопрацювання** Проект Наказу та спільно з міністерством економіки провести розрахунок **комплексного впливу відповідного Проекту на економіку в цілому та окремі галузі**, зокрема на вугільну галузь та енергетику з урахуванням їх поточного кризового стану.
2. Доручити міністерству інфраструктури опрацювати **можливості стимулювання** діяльності підприємств вугільної галузі та енергетики **шляхом зниження тарифів на перевезення залізницею**, зокрема за рахунок тимчасового (на період подолання поточних кризових явищ у галузях) встановлення для вугілля вартості перевезення на рівні тарифів для позакласних вантажів відповідно до «Збірника тарифів на перевезення вантажів залізничним транспортом у межах України та пов'язані з ними послуги» та Коефіцієнтів що застосовуються до нього. (Затверджені Наказом Міністерства транспорту та зв'язку України від 26.03.2009 № 317 (у редакції Наказу Міністерства інфраструктури України від 22 березня 2019 року № 205).
3. Ініціювати **створення на базі Міністерства інфраструктури робочої групи** за участю представників міністерства інфраструктури, міністерства розвитку торгівлі, економіки та сільського господарства, АТ «Укрзалізниця», ключових бізнес-асоціацій для **напрацювання** пропозицій щодо реформування системи тарифів на вантажні перевезення.
4. Дати доручення АТ «Укрзалізниця» провести комплексну оцінку собівартості та рентабельності перевезення вагонів кожного виду вантажу, а також опрацювати альтернативні джерела підвищення доходів окрім підвищення тарифів.
5. Дати доручення організувати і провести публічне обговорення інвестиційної програми УЗ (горизонт до 5 років), розгляд конкретних інвестиційних проектів.

З повагою

Голова Федерації  
роботодавців ПЕК України

А. Татаринов