

10.12.2024 АК-993

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

**Копія:  
Першому віце-прем'єр-міністру України  
- Міністру економіки України  
Ю.А.СВИРИДЕНКО**

**Віце-прем'єр-міністру з відновлення  
України – Міністру розвитку громад та  
територій України  
О.В.КУЛЕБИ**

**Міністру фінансів України  
С.М.МАРЧЕНКУ**

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

*Щодо неприпустимості збільшення тарифу  
на залізничні вантажоперевезення*

### **Шановний Денисе Анатолійовичу!**

Користуючись нагодою, дозвольте від імені багатотисячного колективу вітчизняного гірничо-металургійного комплексу засвідчити Вам повагу, та звернутися щодо наступного.

За наявною інформацією, 28 листопада 2024 р відбулася зустріч віце-прем'єр-міністра з відновлення України - міністра розвитку громад та територій Олексія Кулеби з керівництвом "Укрзалізниці", де було прийнято рішення підготувати та направити до Міністерства розвитку громад та територій України проект наказу щодо проведення індексації вантажних залізничних тарифів з підвищенням останніх на 37%.

Зазначене рішення викликало дуже велике занепокоєння у гірників і металургів України, які категорично виступають проти подібного кроку з боку державного монополіста та підвищення тарифів під час війни.

Так склалося, що в Україні саме залізниця є основним засобом вантажоперевезень як всередині, так і за межі України, на відміну від того ж Європейського Союзу – наприклад, якщо у Німеччині загальна частка вантажоперевезень залізницею не

перевищує 20%, то в Україні залізничний транспорт забезпечує майже 82% вантажних та 36% пасажирських перевезень. І, вочевидь, розуміючи своє монополіне становище у питанні вантажоперевезення, а також враховуючи збитковість пасажирських перевезень (очікуваний збиток в -20 млрд. за 2024 рік), АТ «Укрзалізниця» весь час свого існування намагається вирішувати власні фінансові проблеми за рахунок вантажовідправників. Українська промислова бізнес-спільнота вже відчула значний фінансовий тиск після серії підвищень вантажних тарифів у 2021 та 2022 рр., які призвели до рекордного збільшення витрат на залізничні перевезення – так, тарифи на транспортування вугілля, руди і вапняку зросли на 140% (!), металу – на 70%, добрив – на 70%, зерна – на 96%, а порожніх вагонів з-під вугілля – на 158% (!).

Але проблема полягає в тому, що АТ «Укрзалізниця» в черговий раз планує чергову спробу підвищення тарифів на залізничні вантажоперевезення – зокрема, планується **підвищити вартість транспортування всіх видів вантажів на 37%**. Виглядає дуже дивно, що **Міністерство розвитку громад та територій України проводить такі кулуарні обговорення з Укрзалізницею без участі бізнес спільноти**. Адже наслідки для економіки України будуть катастрофічні із зупинкою стратегічних підприємств та суттєвого скороченню валютної виручки.

Варто нагадати, що таке рішення, як перекласти відповідальність за зростаючі витрати УЗ та кросс-субсидування інших неприбуткових сегментів діяльності на вантажовідправників в довгостроковій перспективі не дозволить вирішити проблеми, що накопилися, без реформування власної структури УЗ та пошуку внутрішніх ресурсів, яких у АТ «Укрзалізниця» більше ніж достатньо. У АТ «Укрзалізниця» є всі можливості, щоб залишатися прибутковою – навіть в надскладному для української економіки 2023 році Укрзалізниця отримала прибуток в розмірі 5 млрд грн., головним чином, за рахунок рекордного підняття тарифів в 2022 році на 70% та зростання обсягів перевезень на фоні відновлення роботи морського коридору. Згідно офіційної звітності за 9 місяців 2024р., Укрзалізницею отримано прибуток у розмірі 1,6 млрд грн., а за аналогічний період 2023 р. прибуток становив 8,2 млрд грн. (коли порти були закриті). Це свідчить про те, що витрати Укрзалізниці зростають швидше за доходи, що є тривожним сигналом і вимагає термінового перегляду витратної політики.

**Високі логістичні витрати через стрімке зростання вантажних тарифів Укрзалізниці роблять українську продукцію неконкурентоспроможною на міжнародному ринку.** Ситуація в гірничо-металургійному комплексі складається таким чином, що залізорудні підприємства станом на кінець першого півріччя були завантажені на 55% від довоєнного рівня, а металургійні підприємства на 65%. Феросплавні підприємства, що до війни мали значну частку експорту та забезпечували валютні надходження до країни, наразі працюють майже в збиток.

Так, у видобувній промисловості у 2023 р. відносно 2022 р., обсяги залізничних перевезень марганцевої руди скоротилися на 13,2%, кам'яного вугілля на 11,2%, коксівного вугілля на 38%, нафти на 22%. За той же період, вапнякова галузь скоротила залізничні вантажоперевезення на 31%, а гірничо-металургійний комплекс на 10,6%.

Через постійне необгрунтоване підвищення тарифів на вантажоперевезення, що призводить до критичного збільшення логістичних витрат, в кращому випадку, значна кількість вітчизняних галузей поступово відмовляється від послуг АТ

**«Укрзалізниця», віддаючи перевагу альтернативним способом транспортування, а в гіршому - суттєво скорочує виробництво чи зупиняється.**

Тобто, за умови війни АТ «Укрзалізниця», замість утримання вантажів на залізниці, збільшення вантажної бази, підвищення ефективності підприємства - **безконтрольно та стрімко розширює свою базу витрат**, роздуває собівартість (загальні витрати за 9 місяців 2023 р. становили 60 млрд грн., а за 9 місяців 2024 вже під 77 млрд грн.) та не зацікавлена в додаткових доходах. **Адже з вересня 2023 року Укрзалізниця не продала жодного лоту металобрухту, а реалізація металобрухту - це мільярди гривень додаткових доходів.** Недалекоглядна тарифна політика Укрзалізниці критично позначиться на всій економіці України та, відповідно, на її обороноздатності та національній безпеці.

Також необхідно оптимізувати власні витрати АТ «Укрзалізниця» та розширити вантажну базу, що дозволило б знизити фінансове навантаження на реальне виробництво та забезпечити стабілізацію економіки країни в цілому. Необхідно змінити підхід до системи управління і відмовитись від стратегії постійного збільшення тарифів, як єдиного джерела покриття витрат, і зосередитись на підвищенні оперативної ефективності Укрзалізниці, оптимізації витрат, а також відновлені конкурентоспроможності як самої залізничної галузі, так і українських експортерів, які і так, через війну і втрати, тримаються «на грані». Це дозволило б не тільки вирішити фінансові проблеми державного монополіста, але й навіть **поступово знизити вантажні залізничні тарифи хоча б на 15% протягом 2025 р.**

Існування державного монополіста залежить саме від вантажовідправників, оскільки останні є, по суті, єдиним джерелом доходів АТ «Укрзалізниця», і через зупинку цілих підприємств в галузі та скороченні обсягів вантажних перевезень, які вже спостерігаються через надмірне тарифне навантаження, АТ «Укрзалізниця» може, врешті-решт, опинитися перед загрозою банкрутства з усіма негативними наслідками не тільки для окремої галузі, але й для економіки і національної безпеки України в цілому. Це призведе до втрати мільярдів гривень надходжень до державного Бюджету України та підризу обороноздатності нашої країни.

З огляду на наведене вище, з метою збереження індустріального комплексу та уникнення негативних наслідків для економіки та обороноздатності України, вважаємо, що тарифна політика державних монополій повинна бути спрямованою на скорочення фінансового тиску на реальне виробництво та бути основою для його відновлення. Зважаючи на вищезазначене, **просимо Вас, шановний Денисе Анатолійовичу, не допустити підвищення тарифів на залізничні вантажоперевезення на 37%, а також надати наступні доручення відповідним міністерствам, що беруть участь в погодженні змін до вантажних тарифів:**

**1. Ініціювати заходи із покращення фінансового стану Укрзалізниці, зокрема, поставити задачу менеджменту Укрзалізниці:**

- налагодити роботу з підтримки та розвитку вантажної бази АТ «Укрзалізниця»;
- забезпечити безперервну роботу з оптимізації витрат АТ «Укрзалізниця»;
- підвищити ефективність використання активів державного монополіста, сприяти передачі збиткових активів Фонду державного майна України або їх списанню.

**2. Забезпечити запровадження мораторію на підвищення вантажних залізничних тарифів до скасування військового стану та на період не менше двох років після закінчення бойових дій. Знайти можливості для зниження вантажних тарифів в 2025 році на -15% за рахунок реалізації ініціатив, перерахованих в пункті 1, що дозволить створити передумови для прискореного відновлення виробництва в Україні.**

З повагою та сподіванням на Ваше розуміння та підтримку,

Президент

A handwritten signature in blue ink, appearing to be 'O. F. Kalenkov', written over a horizontal line.

**О.Ф.Каленков**