

Вих. № 865/2021/17
від 4 жовтня 2021 року

Міністру інфраструктури України
пану Кубракову О.М.

Голові Державної регуляторної служби
України
пану Кучеру О.В.

Щодо проєкту наказу Міністерства інфраструктури України «Про внесення зміни до Коефіцієнтів, що застосовуються до тарифів Збірника тарифів на перевезення вантажів залізничним транспортом у межах України та пов'язані з ними послуги»

Шановний Олександрє Миколайовичу!

Європейська Бізнес Асоціація (надалі – Асоціація) висловлює Вам свою повагу та звертається до Вас щодо опублікованого 9 вересня 2021 року на офіційному веб-сайті Міністерства інфраструктури України (надалі – Міністерство) проєкту наказу Міністерства «Про внесення зміни до Коефіцієнтів, що застосовуються до тарифів Збірника тарифів на перевезення вантажів залізничним транспортом у межах України та пов'язані з ними послуги» (надалі – Проєкт Наказу)¹, який передбачає підвищення тарифів на перевезення залізницею вантажів 1-го класу (вугілля, руда, мінеральні будівельні матеріали, цемент, лісові вантажі) на 9% з 1 січня 2022 року.

Експерти Комітету з логістики (надалі – Комітет) Асоціації проаналізували Проєкт Наказу та повідомляють, що не підтримують його прийняття з огляду на таке.

1. **На переконання компаній-членів Комітету Асоціації, існуючий підхід до визначення розміру тарифів є недостатньо прозорим та системним.** Повторну зміну тарифів на перевезення вантажів ініційовано 9 вересня 2021 року, тобто фактично менш ніж через місяць після попередніх змін до тарифів, які було введено наказом Міністерства «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» №418 від 11 серпня 2021 року (надалі – Наказ №418). Проте з часу прийняття Наказу №418, як зазначають компанії-члени Комітету Асоціації, істотних змін кон'юнктури (падіння обсягів перевезень/зростання собівартості послуг АТ «Укрзалізниця»), які б вимагали повторного перегляду тарифної політики, не відбулося.

Крім цього, експерти Комітету Асоціації зауважують, що фактично підвищення, запропоноване Проєктом Наказу, має вибірковий характер, оскільки передбачене лише для вантажів 1-го тарифного класу, тарифи для якого на даний момент не є найнижчими із існуючих. Метою прийняття Проєкту Наказу, як зазначено у Пояснювальній записці до Проєкту Наказу, визначено «скорочення диспропорції між рівнями тарифних класів вантажів», але разом з цим, на думку представників бізнесу, не достатнім чином визначено чому існуюча диспропорція є неприйнятною та чому усунення диспропорції має відбуватися шляхом підвищення тарифів.

¹ <https://mtu.gov.ua/news/33054.html>

Також експерти Комітету Асоціації звертають увагу, що Проект Наказу не пропонує вирішення питання щодо спрощення можливості допуску до перевезень приватних локомотивів в рамках реалізації експериментального проекту щодо допуску приватних локомотивів до роботи окремими маршрутами на залізничних коліях загального користування², зокрема, усунення диспропорції між тарифами на перевезення з локомотивами АТ «Укрзалізниця» та приватними локомотивами.

2. Обсяг підвищення тарифів, на думку представників бізнесу, є недостатньо економічно обгрутованим. У супровідних документах до Проекту Наказу не приведено деталізований розрахунок відсотку підвищення, а напрямки використання коштів від підвищення вказані загалом, без деталізації за конкретними проектами. Експерти Комітету Асоціації зауважують, що по попереднім підвищенням не надано вичерпного аналізу щодо використання коштів, отриманих внаслідок зміни тарифів, що не дає можливості оцінити ефективність таких підвищень.

3. Додаткове підвищення транспортних витрат, за оцінками компаній-членів Комітету Асоціації, потенційно може суттєво погіршити становище підприємств вугільної та енергетичної галузей. За даними представників бізнесу, уже реалізоване підвищення тарифів АТ «Укрзалізниця» призвело до зростання вартості перевезень вугільної продукції на 40 грн за тонну або близько 2 млрд грн за рік. У випадку погодження додаткового підвищення на 9% вартість зросте ще на 10 грн за тонну. Експерти Комітету Асоціації відзначають, що в умовах складної підготовки та проходження осінньо-зимового опалювального сезону, ресурси для покриття такого підвищення у підприємств галузі відсутні, що потенційно обумовлює ризики для операційної діяльності підприємств. При цьому, у підприємств вугільної та енергетичної галузі, технологічно орієнтованих на залізничний транспорт, відсутня альтернатива в організації перевезення вантажів, що робить такі підприємства найбільш вразливими.

4. Експерти Комітету Асоціації зазначають, що система тарифів АТ «Укрзалізниця» потребує комплексного перегляду та системного реформування. Для цього необхідно прийняти проект Закону «Про залізничний транспорт» №1196-1 від 6 вересня 2019 року (надалі – Проект Закону №1196-1), створити Національну комісію, що здійснює державне регулювання у сфері транспорту (надалі – НКРТ), яка регулюватиме тарифи. На думку компаній-членів Комітету Асоціації, точкова уніфікація може призвести до збільшення диспропорцій і крос-субсидуванню, зокрема збільшення розриву між тарифом для позакласних вантажів (щебінь, пісок, сіль) і тарифом для 1-го класу вантажів.

5. Представники бізнесу звертають увагу, що запропоноване Проектом Наказу підвищення не враховує нетарифне зростання вартості перевезень для суб'єктів господарювання, а також нетарифне зростання доходів АТ «Укрзалізниця» через зростання вартості вагонів. Експерти Комітету Асоціації відзначають, що погіршення операційної діяльності АТ «Укрзалізниця» (сповільнення обігу вагонів) призвело до виникнення штучного дефіциту у таких масових видах вагонів як напіввагони, зерновози, цистерни, цементовози та, як наслідок, стрімкого підвищення цін на використання вагонів для бізнесу. Зокрема, за інформацією представників бізнесу, ціни на напіввагони зросли з лютого по серпень цього року в 3 рази (з 400 до 1200 грн за напіввагон). Виходячи із супровідних документів до Проекту Наказу, вбачається, що при визначенні впливу на розмір транспортної складової в кінцевій ціні реалізації продукції не було враховано додаткове навантаження на бізнес через зростання ціни вагона. Окрім цього, компанії -члени Комітету Асоціації звертають увагу, що також не було враховано додатковий дохід, який отримує АТ «Укрзалізниця» на вагонному ринку (у зв'язку з підвищенням ставок за використання вагонів) та який ставить під сумнів необхідність ще одного додаткового джерела збільшення доходів АТ «Укрзалізниця» у формі підвищення тарифів на 9% з 1 січня 2022 року.

Враховуючи вищевикладене, Асоціація не підтримує Проект Наказу та пропонує таке:

- **продовжити роботу щодо системного реформування системи тарифів на перевезення вантажів залізничним транспортом, зокрема доопрацювати та прийняти Проект Закону №1196-1, створити НКРТ, сформувати робочу групу з напрацювання нової системи тарифів (в тому числі з виділенням тарифів доступу до інфраструктури, тарифів використання тягового рухомого складу, системи тарифного стимулювання), сприяти проведенню експерименту по допуску приватних локомотивів для роботи на коліях загального користування;**

² Реалізацію якого погоджено постановою Кабінету Міністрів України №1043 від 4 грудня 2019 року.

- з метою підвищення прозорості ринку залізничних перевезень та ефективного напрацювання спільно з бізнесом механізмів реформування системи тарифів опублікувати операційну рентабельність АТ «Укрзалізниця» у розрізі видів вантажів;

- залучити представників Асоціації та бізнесу до формування/розгляду інвестиційної програми АТ «Укрзалізниця» на 2022 рік, що, на думку експертів Комітету Асоціації, сприятиме покращенню ефективності капітальних інвестицій.

Контактною особою від Асоціації є Дар'я Січкарь, Менеджер Комітету Асоціації, e-mail: daria.sichkar@eba.com.ua, тел.: (044) 496-06-01, (063) 736-20-75.

Ми вдячні Вам за співпрацю та сподіваємось на підтримку бізнесу!

З повагою,

Ганна Дерев'янюк
Виконавчий директор

