



ДЕРЖАВНА РЕГУЛЯТОРНА СЛУЖБА УКРАЇНИ

вул. Арсенальна, 9/11 м. Київ 01011, тел. (044) 254-56-73, факс (044) 254-43-93
E-mail: inform@dkrp.gov.ua, Web: <http://www.drs.gov.ua>, код ЄДРПОУ 39582357

від _____ № _____
на № _____ від _____

Рішення № 379 від "06" 09 2018 р. про відмову в погодженні проекту регуляторного акта

Державною регуляторною службою України (далі - ДРС) відповідно до Закону України «Про засади державної регуляторної політики у сфері господарської діяльності» розглянуто проект 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, щодо уніфікації тарифної політики на перевезення порожніх вагонів» (далі – проект наказу), а також документи, що надані до нього листом Міністерства інфраструктури України від 13.07.2018 № 2351/45/14-18 з урахуванням результатів ініційованих ДРС нарад від 16.08.2018 та від 29.08.2018 (протоколи нарад додаються).

За результатами розгляду проекту наказу та аналізу регуляторного впливу на відповідність вимогам статей 4, 5, 8 і 9 Закону України «Про засади державної регуляторної політики у сфері господарської діяльності»

встановлено:

проект наказу розроблено з метою уніфікації тарифів на перевезення порожніх вагонів незалежно від виду перевезення, зменшення збитковості перевезень та для вдосконалення тарифної політики на залізничному транспорті.

Проте, Міністерство інфраструктури України в процесі підготовки зазначеного проекту наказу не дотримано вимог статей 4 та 8 Закону України «Про засади державної регуляторної політики у сфері господарської діяльності» (далі - Закон), враховуючи наступне.

Згідно з вимогами статті 1 Закону, документом, який містить обґрунтування необхідності державного регулювання шляхом прийняття регуляторного акта, аналіз впливу, який справлятиме регуляторний акт на ринкове середовище, забезпечення прав та інтересів суб'єктів господарювання, громадян та держави, а також обґрунтування відповідності проекту регуляторного акта принципам державної регуляторної політики – є Аналіз регуляторного впливу(далі - АРВ).

Державна регуляторна служба України

ВІХ №8862/0/20-18 від 06.09.2018



Аналіз регуляторного впливу до проекту регуляторного акта повинен містити обов'язкові норми, визначені статтею 8 Закону України «Про засади державної регуляторної політики у сфері господарської діяльності».

При цьому, враховуючи вимоги статті 21 Закону України «Про засади державної регуляторної політики у сфері господарської діяльності», ДРС приймає рішення про погодження або про відмову в погодженні проектів регуляторних актів з урахуванням як самого проекту акта, так і супровідних до нього документів, визначених цим Законом, обов'язковим серед яких є насамперед Аналіз регуляторного впливу цього проекту акта.

У цьому випадку, наданий розробником АРВ до проекту наказу містить формальний опис змін запропонованих проектом наказу, не є інформативним, та не відповідає вимогам Методики проведення аналізу впливу регуляторного акта, затвердженої постановою Кабінету Міністрів України від 11.03.2004 № 308 «Про затвердження методик проведення аналізу впливу та відстеження результативності регуляторного акта» із змінами, внесеними постановою Кабінету Міністрів України від 16.12.2015 № 1151 (далі – Методика).

Насамперед, за результатом розгляду визначеної розробником проблеми у розділі I АРВ, встановлено, що аналітичні дані щодо підтвердження її існування, а також ефект від застосування запропонованої проектом наказу уніфікації тарифної політики на перевезення порожніх вагонів, досліджено на прикладі тарифу на рівні 2315,4 грн/вагон у порожньому стані на відстань 408 км.

При цьому, розробником не аргументовано доцільність прийняття до уваги згаданого тарифу на перевезення вагонів за вказаної відстані, також не надано деталізованої інформації щодо узагальненої статистики перевезень вагонів у порожньому стані за роки, взяті до уваги розробником, яка б підтверджувала репрезентативність досліджених у АРВ даних.

Також, враховуючи відсутність аналітичних показників, формальним є твердження щодо збитковості перевезення порожніх вагонів, адже розробником не надано підтверджувальних даних щодо збитковості відповідного напряму діяльності на прикладі ПАТ «Укрзалізниця».

Слід врахувати, що під час проведених нарад у ДРС було з'ясовано, що фінансовий звіт ПАТ «Укрзалізниця» за 2017 рік у розділі 8 містить відомості про операційний дохід по вантажним перевезенням у розмірі майже 61 млрд. грн., операційний результат сегмента вантажних перевезень 18,8 млрд. грн., з чого випливає рентабельність вантажних перевезень майже 31 %.

Також, відповідно до висновків ДП «Укрпромзовнішекспертиза», наданих за результатом проведеного дослідження щодо впливу на вітчизняних виробників запропонованого проектом наказу регулювання, вантажоперевезення ПАТ «Укрзалізниця» в 2017-2018 рр. рентабельні, на рівні 23 - 33%. Збитковими є пасажирські перевезення, які ПАТ «Укрзалізниця» субсидує за рахунок вантажних перевезень. З огляду на обсяг щорічних збитків пасажирських перевезень (10,5-11,5 млрд. грн./рік), перехресне субсидування є одним із ключових питань реформування діяльності ПАТ «Укрзалізниця». При цьому, встановлено, що сумарний обсяг амортизаційних відрахувань і валового

прибутку від вантажних перевезень (32,2 млрд. грн.) достатній для повноцінного виконання плану капітальних інвестицій в 2018 році (26,9 млрд. грн.).

До того ж, приймаючи до уваги показники вищезгаданого фінансового стану ПАТ «Укрзалізниця», розробником не встановлено причинно-наслідкового зв'язку між визначеною ним проблемою щодо факту підвищення загальних соціально-економічних показників (підвищення розміру мінімальної заробітної плати, зростання цін на ресурси, девальвація гривні, тощо) та необхідністю нагального прийняття проекту наказу. З цього приводу, вважаємо, що питання щодо покриття поточних загальновиробничих витрат підприємства лежить виключно у площині ведення ним своєї господарської діяльності.

Крім цього, акцентуємо увагу розробника на тому, що наміри зміни розмірів тарифів на перевезення порожніх вагонів залізничним транспортом потребують обов'язкового аналізу економічних наслідків для усіх без виключення учасників відповідного процесу.

Так, у розділі I АРВ розробником виключно вказано на те, що *проблема не справлятиме значного впливу на суб'єктів великого, середнього та малого підприємництва*, оскільки запропонована уніфікація тарифів на перевезення порожніх вагонів змінить середній рівень діючих державно регульованих тарифів на перевезення зазначених вантажів у середньорічному розрахунку на 17,8%, що не перевищує розмірів (34%), запланованих у кількісних припущеннях прогнозу основних макроекономічних показників економічного і соціального розвитку України на 2018 рік, схвалених постановою Кабінету Міністрів України від 01 грудня 2017 року «Про внесення змін у додатки 1 і 2 до постанови Кабінету Міністрів України від 31 травня 2017 року № 411» та врахованих в індексі цін виробників промислової продукції.

Однак, під час проведених нарад у ДРС, а також за результатом отриманих аналітичних матеріалів та інформації від суб'єктів господарювання – вантажовідправників було встановлено наступне.

Згідно із результатами вищезгаданого *дослідження ДП «Укрпромзовнішекспертиза»*, введення в дію проекту наказу збільшить витрати вітчизняних виробників на залізничні вантажоперевезення на 11% (+440 млн. грн./міс.), що знизить їх цінову конкурентоздатність на глобальних ринках і призведе до зменшення обсягів виробництва продукції. Внаслідок цього знизяться обсяги вантажоперевезень «Укрзалізницею» на 1,5-2 млн. тонн/міс., та, відповідно, недоотримається нею виручки в сумі 4-5 млрд. грн. до кінця 2018 року.

За прогнозними розрахунками *представників суб'єктів господарювання цементної галузі* запропонована проектом наказу уніфікація тарифної політики на перевезення порожніх вагонів призведе до підвищення витрат цементної галузі на перевезення на 28 % при коротких дистанціях (100 км), на 32 % при довгих (1000 км) за умови використання власних вагонів ПАТ «Укрзалізниця». При використанні вагонів приватного парку зростання витрат становитиме 47%

і 52% відповідно. Зазначені витрати підвищать собівартість продукції, що також вплине на логістику перевезень (на коротких дистанціях буде використовуватись автомобільний транспорт, а на довгих – перевезення цементу не відбуватиметься), що в цілому негативно позначиться на діяльності та розвитку відповідного ринку.

За оцінками об'єднань підприємств металургійної галузі, витрати для вантажоперевізників зростуть на близько 5 млрд. грн. щорічно, що призведе до чергового збільшення тарифу на 12-13% протягом останнього пів року.

Для гірничорудних підприємств витрати на перевезення залізорудної продукції збільшаться до кінця поточного року на 500 млн. грн.

За попередніми розрахунками *представників компаній, які перевозять енергетичне вугілля* для теплових електростанцій та теплоелектроцентралей – витрати збільшаться до 1 млрд. в рік (в залежності від відстані постачання).

Представниками суб'єктів господарювання, що працюють в зерновій та суміжних галузях, відзначено, що підвищення тарифу позначиться на конкурентоспроможності аграрної продукції, зерна, призведе до зниження дохідності зернотрейдерів, а значить, і до зменшення надходжень валюти в Україну, адже 60 % вирощеного зерна в Україні відправляється на експорт, що в свою чергу призведе до девальвації національної валюти та послаблення економіки України у цілому.

Загалом, за позицією представників суб'єктів господарювання, їх об'єднань, які приймали участь у проведених ДРС нарадах, проблеми із покращенням фінансового стану ПАТ «Укрзалізниця» повинні вирішуватися за рахунок підвищення ефективності роботи перевізника, а не лише послідовного підняття тарифів, перекладаючи відповідальність за неефективне використання ресурсів на споживачів відповідних послуг.

Слід додати, що ПАТ «Укрзалізниця» листом від 17.08.2018 № ЦЦО-13/844 було надано додаткові дані щодо механізму державного регулювання, запропонованого проектом наказу, згідно з якими, вплив від уніфікації тарифів на перевезення порожніх вагонів за умови їх введення з 01.09.2018 до кінця року в цілому складе 930,1 млн. грн, а з розрахунку на рік – 2,79 млн. грн, у тому числі на підприємства гірничо-металургійного комплексу складе 433 млн. грн, а з розрахунку на рік – 1,3 млрд. грн.

Таким чином, встановлено наявність факту прогнозованого негативного впливу на відповідне бізнес-середовище, яке корелюється в межах сотень мільйонів гривень на відповідні галузі щорічно, що в свою чергу матиме вплив на показники обсягів вантажоперевезень, в тому числі обсягів експорту, обсягів виробництва внутрішнього продукту, суми податкових надходжень до бюджету, сум валютних надходжень до країни, тощо.

Приймаючи до уваги виявлені під час розгляду проекту наказу додаткові дані та прогнозно-аналітичні матеріали, вважаємо, що нормативне закріплення уніфікації тарифів на перевезення порожніх вагонів за допомогою проекту наказу потребує проведення розробником ґрунтовного економічного аналізу впливу зміни тарифів на залізничні перевезення на зміну загальноекономічних показників розвитку різних галузей з урахуванням інформації, наданої від

суб'єктів господарювання, які є безпосередніми учасниками процесу перевезення вантажів залізничним транспортом.

Враховуючи вищезазначене, у зв'язку з неналежним опрацюванням АРВ, а також відсутності аргументованого аналізу фінансово-економічного впливу на суб'єктів господарювання - користувачів послуг залізничного перевезення, а також виявлення додаткових фактів негативного впливу проекту наказу на показники розвитку економіки в цілому, вважаємо, що розробником не доведено вибір оптимального альтернативного способу досягнення визначених цілей, не проаналізовано причини відмови від застосування того чи іншого альтернативного способу та не надано достатніх аргументів на користь прийняття обраного регулювання шляхом затвердження уніфікації тарифів на перевезення у порожніх вагонах у запропонованій проектом наказу редакції.

Загалом, наголошуємо на тому, що прийняття рішення щодо підвищення окремих видів перевезень залізничним транспортом доцільно приймати з урахуванням балансу інтересів усіх зацікавлених сторін та відповідне рішення повинно відповідати принципам державної регуляторної політики, таким як: *ефективність*, тобто забезпечення досягнення внаслідок дії регуляторного акта максимально можливих позитивних результатів за рахунок мінімально необхідних витрат ресурсів суб'єктів господарювання, громадян та держави та *збалансованість* - забезпечення у регуляторній діяльності балансу інтересів суб'єктів господарювання, громадян та держави.

Враховуючи вищевикладене, за результатами розгляду положень проекту наказу та аналізу його регуляторного впливу, встановлено, що проект розроблено без дотримання ключових принципів державної регуляторної політики доцільності, адекватності, ефективності, збалансованості, прозорості та врахування громадської думки, визначених статтею 4 Закону України «Про засади державної регуляторної політики у сфері господарської діяльності», а також вимог статті 8 Закону в частині підготовки АРВ з урахуванням вимог Методики проведення аналізу впливу регуляторного акта, затвердженої постановою Кабінету Міністрів України від 11.03.2004 № 308 (із змінами).

Ураховуючи вищенаведене, керуючись частиною четвертою статті 21 Закону України «Про засади державної регуляторної політики у сфері господарської діяльності», Державною регуляторною службою України

вирішено:

відмовити в погодженні проекту 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, щодо уніфікації тарифної політики на перевезення порожніх вагонів».

**Голова Державної регуляторної
служби України**



Ксенія ЛЯПІНА



ЗАТВЕРДЖУЮ

Голова Державної регуляторної служби України

Ксенія ЛЯПНА

16 серпня 2018 р.

ПРОТОКОЛ

наради щодо обговорення проекту 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, щодо уніфікації тарифної політики на перевезення порожніх вагонів»

16.08.2018

місто Київ

Головувала – К. ЛЯПНА

Список організацій:

МІНІСТЕРСТВО ІНФРАСТРУКТУРИ УКРАЇНИ

МІНІСТЕРСТВО ЕКОНОМІЧНОГО РОЗВИТКУ ТА ТОРГІВЛІ УКРАЇНИ

АНТИМОНОПОЛЬНИЙ КОМІТЕТ УКРАЇНИ

ПАТ «УКРЗАЛІЗНИЦЯ»

Компанія «ДТЕК Енерго»

Українська Зернова Асоціація

Об'єднання «Федерація металургів України»

ТОВ «МЕТІНВЕСТХОЛДІНГ»

Українська асоціація виробників феросплавів

Федерація роботодавців паливно-енергетичного комплексу України

Асоціація «Укрцемент»

Асоціація «Укррудпром»

Асоціація «Укркондпром»

Союз хіміків України

Американська торгівельна палата

Європейська Бізнес Асоціації

Порядок денний:

1. Вступне слово головуючого.
2. Відкритий діалог суб'єктів господарювання та центральних органів влади.
3. Підведення підсумків.

ВИСТУПИЛИ:

ДРС, К. ЛЯПНА: повідомила, що на розгляді в Державній регуляторній службі України (далі – ДРС) знаходиться проект 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, щодо уніфікації тарифної політики на перевезення порожніх вагонів» (далі - проект наказу), яким запропоновано врегулювати питання уніфікації тарифів на перевезення порожніх вагонів.

Зазначила, що на адресу ДРС надійшла низка листів від зацікавлених представників суб'єктів господарювання, їх об'єднань, обсяг і характер яких свідчить про те, що покладений в основу проекту наказу спосіб державного регулювання є потенційно обтяжливим для відповідного бізнес-середовища.

Акцентувала увагу на тому, що редакція проекту наказу, згідно з вимогами Закону України «Про засади державної регуляторної політики у сфері господарської діяльності», повинна враховувати баланс інтересів усіх зацікавлених сторін та відповідати принципам державної регуляторної політики таким як: ефективність, тобто забезпечення досягнення внаслідок дії регуляторного акта максимально можливих позитивних результатів за рахунок мінімально необхідних витрат ресурсів суб'єктів господарювання, громадян та держави, та збалансованість - забезпечення у регуляторній діяльності балансу інтересів суб'єктів господарювання, громадян та держави.

ПАТ «УКРЗАЛІЗНИЦЯ», Мірошніков А. М.: зазначив, що основною цільовою моделлю, яку перед собою ставить ПАТ «Укрзалізниця» – є встановлення відкритого ринку, а також регулювання виключно інфраструктурної складової (всі інші складові тарифів і зборів будуть встановлюватися безпосередньо суб'єктами, які надають відповідні послуги).

Серед цілей ПАТ «УКРЗАЛІЗНИЦЯ» на період до 2021 року передбачено: спрощення системи тарифоутворення; зменшення класності вантажів (з 14 до 5); уніфікація тарифної політики на перевезення порожніх вагонів».

Проект наказу розроблено з метою зменшення різниці у тарифах на перевезення порожніх вагонів різних класів і переведення на єдину модель тарифоутворення, та забезпечення економічної обґрунтованості встановлених тарифів у відповідності з сучасними тенденціями росту цін.

Як відомо, на перевезення вантажів у порожніх вагонах застосовуються 3 коефіцієнти, які застосовується до базової ставки згідно із

Збірником тарифів на перевезення вантажів залізничним транспортом у межах України та пов'язані з ними послуги, в залежності від класу вантажів з-під якого повертається вагон до місця наступного завантаження.

Як свідчить практика, переважна більшість порожніх вагонів тарифікуються за третім класом, що пов'язано з наявністю певних ситуацій, зокрема не зазначається найменування раніше перевезеного вантажу, вказується помилковий код вантажу, відбувається декілька порожніх рейсів, тощо).

З огляду на викладене, проектом наказу пропонується уніфікація тарифної політики на перевезення порожніх вагонів, що дозволить застосовувати єдиний тариф за користування порожніми вагонами.

Зазначене призведе до зрівнювання класів вантажів під порожні вагони та збільшення вартості за першим та другим класом, а також зниження вартості за третім класом (майже 73 млн. грн. в загальному обсязі, починаючи з вересня цього року).

При цьому, зазначив, що навіть після встановлення відповідного єдиного тарифу перевезення вагонів у порожньому стані залишатиметься збитковим.

Економічний ефект від застосування тарифів на перевезення порожніх вагонів після прийняття зазначеного регуляторного акта розраховано на рівні майже 1 млрд. грн, з яких максимальне збільшення впливу очікується на вантажі 1 класу, потім – 2 класу.

Федерація металургів України, С. БІЛЕНЬКИЙ:

Зазначив, що надані до проекту наказу обґрунтування у супровідних до нього документах, не відображають реального стану справ, а також впливу на галузі економіки в цілому, зокрема на гірничо-металургійний комплекс.

Враховуючи зазначене, на замовлення Федерації металургів України ДП «Укрпромзовнішекспертиза» провела аналіз запропонованих проектом наказу ініціатив (додається).

В аналізі розробника наголошується, що зрівнювання класів вантажів під порожні вагони передбачає збільшення вартості за першим і другим класом, а також зниження на 25% вартості за третім класом. При цьому третім класом перевозиться лише 8% від загального обсягу вантажів ПАТ «Укрзалізниця», всі інші вантажі перевозяться за першим та другим класами (92%).

Зазначені висновки свідчать, що уніфікація тарифів на перевезення вагонів у порожньому стані призведе до збільшення витрат вантажовідправників на 5,3 млрд. грн.. щорічно. Це навіть вище, ніж прогнозована цифра, яку раніше називали у Федерації – 5,1 млрд грн.

Крім того, він додав, що вітчизняні виробники вже втрачають свої експортні ринки. Ми частково втратили ринок Китаю, який не був компенсований європейськими ринками. Логістика в Китаї з урахуванням вартості залізничних перевезень стає для нас все менш вигідною. Ми

втрачаємо ці ринки, відповідно ми возимо менше, і ПАТ «Укрзалізниця», в якій рентабельність вантажних перевезень за оцінками ДП «Укрпромзовнішекспертиза» становить близько 23%, втрачає дуже значні кошти, які би вона могла разом із нами отримати. Так, протягом 2017 р. ПАТ «Укрзалізниця» не перевезла орієнтовно очікуваних 15 млн. т вантажу, які вона могла б перевезти за умови збереження суб'єктами своїх позицій на експертному ринку та, загалом, недоотримано біля 3 млрд. грн. виручки.

Наслідками прийняття проекту наказу стане, наприклад, удорожчення перевезення піску і щебню, а це дуже низькомаржинальні вантажі, які дуже чутливі до вартості логістики, зокрема і залізничної, подорожчання, за оцінками ДП «Укрпромзовнішекспертиза» складе близько 25 грн/тонну, для вугілля – 27 грн/тонну, для залізничної сировини – 30 грн/тонну. У загальній структурі перевезень ПАТ «Укрзалізниця», на ці вантажі припадає близько 65%. Відповідно додаткові затрати для перевезення піску, щебеню та вугілля орієнтовно складуть 1,6 млрд. грн., для залізничної сировини – 1,9 млрд. грн., що вкрай негативно відобразиться на конкурентоздатності галузей як на внутрішньому так і на зовнішньому ринках.

Більш детально зупинився на аналізі впливу проекту наказу на діяльність підприємств вугільної галузі, тарифи на продукцію яких мають безпосередній вплив на вартість відповідних послуг для населення. Так прогнозується зростання собівартості виробництва енергії, яке можна розрахувати наступним чином:

27 грн/тонну * 30 млн. т вугілля, яке ввозиться в Україну = 810 млн. грн додаткових затрат для вугільної галузі.

Також, спостерігається тенденція щодо перепрофілювання виду транспорту для користування суб'єктами господарювання, у яких вид господарської діяльності дозволяє це робити, відповідно спостерігається зменшення обсягів перевезених вантажів ПАТ «Укрзалізниця» (в 2017 р. - 6,5 млн. т, за 6 міс. 2018 р. – 3 млн. т).

Зазначене, за позицією Федерації, є наслідком не тільки безпосередніх дій ПАТ «Укрзалізниця», але й дерегуляції вагонної складової у лютому 2018 року, за рахунок чого ціна вагона збільшилась з прогнозованих 500 грн до 1000 грн за вагон.

Федерація роботодавців паливно-енергетичного комплексу України, Богданов Р.: виступив з різкою критикою щодо недоцільності прийняття проекту наказу.

Звернув увагу на те, що проект наказу передбачає зростання тарифів для наймасовіших вантажів 1-го класу удвічі. При цьому вже була застосована індексація тарифів на 15% з листопада 2017 року, а також збільшення у 2,5 раза з лютого 2018 року вартості піввагонів (з 200 грн до 542 грн на добу) та ще на 10% в липні поточного року (до 600 грн на добу).

Водночас, погіршилася ситуація з дефіцитом локомотивів, який досягає 100 одиниць, що призвело в травні-липні поточного року до недозабезпечення потреби кількох ТЕЦ вугіллям. Почастішали випадки кидання вагонів на шляху і прострочення термінів доставки вантажів. За офіційними даними ПАТ «Укрзалізниця», середній обіг вагона збільшився з 9,3 доби до 10,2 діб. За таких показників потреба у піввагонах збільшується на 7 тис. одиниць робочого парку. При цьому заходи щодо поліпшення обіговості мінімальні, а втрати через збільшення обігу просто перекладаються на вантажовідправника.

Триває методична маніпуляція складовими цих тарифів, яка веде до того що вартість перевезення в кінцевому рахунку для споживача зростає.

Враховуючи зазначене, за його думкою, причиною зростання витрат вантажовідправників є безкарність і безвідповідальність, яка панує на ПАТ «Укрзалізниця», а також відсутність контролю за обґрунтованістю вантажних залізничних тарифів.

ДРС, К. ЛЯПІНА: надала коментар щодо заявлених проблемних питань відсутності контролю за обґрунтованістю вантажних залізничних тарифів, зокрема повідомила, що при Міністерстві інфраструктури України створена рада з логістики різним видом транспорту, в якій створено підрозділ з питань залізничних перевезень, у межах якого і повинен аналізуватися фінансовий план ПАТ «Укрзалізниця» за минулий рік на предмет ефективності використання коштів. При цьому, в ідеалі було б набагато ефективніше розглядати питання контролю діяльності перевізників різних видів транспорту на рівні спеціально створеного органу.

Комітет з питань інфраструктури Американської торгівельної палати, Центр транспортних стратегій, Вовк С.:

Виступив проти прийняття проекту наказу та підтримав необхідність прийняття зваженого рішення щодо змін тарифної політики за користування послугами ПАТ «Укрзалізниця», адже попереднє зростання тарифів на перевезення у листопаді минулого року призвело до реального зростання вартості вагонів у середньому на 30-35%, що відрізняється від прогнозів ПАТ «Укрзалізниця» станом на той час. При цьому, 4 млрд. грн. витрат понесли вантажоперевізники за рахунок збільшення плати за користування вагонами приватних парків, насамперед за рахунок збільшення оборотності вагонів ПАТ «Укрзалізниця» та її неефективної роботи. (Зауваження в тому числі надано письмово).

ДРС, К. ЛЯПІНА:

Звернула увагу на необхідності проведення факторного аналізу причин збільшення вартості плати за користування вагонами приватних парків за результатом прийняття попереднього рішення щодо підвищення тарифів на перевезення вантажів залізничним транспортом (від листопада 2017 року).

Українська Зернова Асоціація, Горбачов М.: повідомив, що за підрахунками експертів, зернотрейдери також зменшать дохідність через підвищення тарифів і в такий спосіб зменшать надходження валюти в Україну.

Перевезення зернових займає приблизно 15% усіх вантажоперевезень ПАТ «Укрзалізниця». Підвищення тарифу позначиться на конкурентоспроможності аграрної продукції, зерна, призведе до зниження дохідності зернотрейдерів, а як наслідок, і до зменшення надходжень валюти в Україну, адже 60 % вирощеного зерна в Україні відправляється на експорт, що в свою чергу призведе до девальвації національної валюти та послаблення економіки України загалом.

Поряд з цим, розуміючи необхідність покращення умов ведення своєї господарської діяльності ПАТ «Укрзалізниця», звернув увагу на необхідності прийняття прогнозованих рішень і зрозумілих для усіх учасників ринку на певний період для планування господарської діяльності насамперед сільськогосподарських підприємств, враховуючи сезонність їх роботи.

Водночас, залишення невирішеним питання якості надання послуг ПАТ «Укрзалізниця» (удосконалення інфраструктурної складової) не дозволяє збільшити інвестиційний потенціал аграрної галузі.

Європейська Бізнес Асоціація, представник:

Повідомила, що членами Асоціації також не підтримується необхідність прийняття проекту наказу, лист із зауваженнями було направлено на адреси державних органів.

ПАТ «УКРЗАЛІЗНИЦЯ», Рязанцев А.В.:

Зазначив, що тарифи на перевезення вантажів у вагонах ПАТ «Укрзалізниця» залишаються на 87% нижчими, ніж у вагонах приватних власників. Нерідко кошти від перевезень не покривають навіть їх собівартість. Враховуючи зазначене, вдосконалення тарифної політики надасть змогу компанії і надалі оновлювати рухомий склад та інфраструктуру.

Зазначив, що про попередні підвищення тарифу на перевезення у вагонах ПАТ «Укрзалізниця» компанія звітується у встановленому порядку, поряд з цим всі кошти після підвищення тарифів надходять на спеціальний інвестиційний рахунок компанії, а рух грошових коштів доступний для ознайомлення за допомогою сервісу E-data – Єдиного веб-порталу використання публічних коштів. З початку року через цей інвестиційний рахунок проінвестовано 3,6 млрд. грн. та додатково проінвестовано 1,8 млрд. грн власних грошей ПАТ «Укрзалізниця».

Баланс за піврічну діяльність (звіт про який буде опублікований для громадського ознайомлення з відповідним аудиторським підтвердженням) показав, що перший раз за досить довгий час вартість незавершеного

будівництва зростає до рівня який покриває амортизаційні відрахування, що є підтвердження належного використання коштів після підвищення тарифів на перевезення.

Додав, що можна навести безліч прикладів, коли вартість перевезень у приватних вагонах практично вдвічі перевищує вартість перевезення у вагонах ПАТ «Укрзалізниця», при цьому власники рухомого складу витрачають ті ж кошти на його організацію. Так, перевезення від станції Фастів до станції Гребінка (222 км) у критому вагоні Укрзалізниці обійдеться вантажовласнику в 11,7 тис. грн, а у вагоні приватного оператора – 18 тис. грн. Інший приклад: перевезення кам'яного вугілля від станції Іваничі до станції Соснівка у піввагоні Укрзалізниці коштує вантажовласнику 4 158 грн, а у приватному вагоні – майже 11 410 грн..

Щодо результативності діяльності ПАТ «Укрзалізниця» та прийнятих заходів в частині покращення роботи, додав, що аналіз існуючого стану показав, що 53% станцій навантажує менше 3% вантажів, 51% колій перевозить 98,1% всіх вантажів. На сьогодні, оптимізація роботи ПАТ «Укрзалізниця» полягає в забезпечення 67 станцій зернових, опрацьовується питання по 140 інших вантажних станціях, а також опрацьовується питання надлишкових потужностей по депо та інше. Вирішення питання збільшення вантажообігу полягає, в тому, що незабаром буде отримано 30 локомотивів, наступним етапом буде отримання 197 локомотивів.

Асоціація «Укркондпром», Аверічева, О.: звернула увагу на те, що Українські підприємства кондитерської, харчоконцентратної та крохмалепатокової галузей є експортоорієнтованими, але тарифна політика ПАТ «Укрзалізниця» стає на заваді не лише нарощуванню обсягів експорту та освоєванні нових ринків, а й може призвести до втрати експортерами багатьох вже існуючих перспективних ринків збуту.

Так, лише за 5 місяців 2018 року - з лютого по липень - вагонна складова вартості залізничних перевезень для критих та ізотермічних вагонів зростає майже в 4 рази, зокрема:

з 19 лютого 2018 року Укрзалізниця, начебто з метою приведення цін до ринкових, збільшила ставки плати за використання власних критих та ізотермічних вагонів, які необхідні для експорту кондитерської продукції, відразу втричі - з 213,6 грн. до 684 грн. за добу.

з 28 липня 2018 року ПАТ «Укрзалізниця» збільшила ставки плати за використання цих вагонів ще на 19,5% - до 817,2 грн. за добу.

Додав, що підвищення тарифів в ПАТ «Укрзалізниця» обґрунтовують необхідністю приведення тарифів до ринкових. Але зростання тарифів ПАТ «Укрзалізниця», всупереч заявам керівництва, призвело не до «вирівнювання цін» з приватним вагонним парком, а лише до подальшого зростання цін і на приватні вагони. Адже якість вагонного парку ПАТ «Укрзалізниця» значно поступається вагонам приватних власників і

тому ринкова ціна для різних за якістю вагонів не може бути однаковою, тому спроба «вирівнювання» цін провокує лише подальше зростання цін на приватні вагони.

Окрім цього, хоч при затвердженні зростання плати на вагонну складову ПАТ «Укрзалізниця» і стверджує, що не є монополістом на ринку цих послуг, але, наприклад, ізотермічних вагонів у приватних власників немає, тобто ПАТ «Укрзалізниця» є монополістом у цій сфері і про встановлення «ринкової ціни» за використання вагонів цього типу взагалі не йдеться, ПАТ «Укрзалізниця» встановлює плату за їх використання виключно на свій розсуд.

Група Ferrexpo з питань країн СНД, Блонська Я.: ПАТ «Укрзалізниця», плануючи чергове підвищення тарифів, не показує, на чому засноване таке зростання, при цьому якість послуг наданих ПАТ «Укрзалізниця» бажає кращого.

Зазначила, що підвищення порожнього тарифу є необґрунтованим та не пов'язаним із забезпеченням рівних ринкових умов діяльності, адже ПАТ «Укрзалізниця» залишається монополістом за локомотивною, інфраструктурною та диспетчерською складовими.

Звернула увагу на те, що після підвищення тарифів на 15% у листопаді минулого року було досягнуто домовленостей щодо необхідності розробки Методики підвищення тарифів. Наразі виникла ситуація, за якої наявна завищена на 90% база для напрацювання відповідної Методики у вигляді вагонної складової і додатково отримуємо +92% інфраструктурної складової. Зазначене є економічно некоректним, підвищивши тариф на 40-50%, обіцяти приступити до нормативного врегулювання питання Методики підвищення тарифів, що не враховує інтереси усіх зацікавлених сторін у процесі перевезення вантажів залізничним транспортом.

ВИРІШИЛИ:

– Учасникам наради та іншим зацікавленим представникам бізнес-середовища інформувати Державну регуляторну службу України про наявність додаткових аргументів та відповідних аналітичних даних щодо наслідків прийняття проекту 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, щодо уніфікації тарифної політики на перевезення порожніх вагонів» та практичного застосування запропонованого ним механізму державного регулювання;

– У рамках продовження роботи над проектом наказу провести чергову нараду 29.08.2018 року о 14.00 год.

Протокол склала:  І. ЗАПОРОВСЬКА



ПРАТ ВЕРДЖУЮ

Голова Державної регуляторної служби України

Ксенія ЛЯПНА

серпень 2018 р.

ПРОТОКОЛ

наради щодо обговорення проекту 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, щодо уніфікації тарифної політики на перевезення порожніх вагонів»

29.08.2018

місто Київ

Головувала – К. ЛЯПНА

Список організацій:

МІНІСТЕРСТВО ІНФРАСТРУКТУРИ УКРАЇНИ

МІНІСТЕРСТВО ЕКОНОМІЧНОГО РОЗВИТКУ ТА ТОРГІВЛІ УКРАЇНИ

АНТИМОНОПОЛЬНИЙ КОМІТЕТ УКРАЇНИ

ПАТ «УКРЗАЛІЗНИЦЯ»

Компанія «ДТЕК Енерго»

Українська Зернова Асоціація

ОП «УКРМЕТАЛУРГПРОМ»

Об'єднання «Федерація металургів України»

ТОВ «МЕТІНВЕСТХОЛДІНГ»

Українська асоціація виробників феросплавів

Федерація роботодавців паливно-енергетичного комплексу України

Асоціація «Укрцемент»

Асоціація «Укррудпром»

Асоціація «Укркондпром»

Союз хіміків України

Профспілка робітників вугільної промисловості

Український логістичний альянс
Американська торгівельна палата
Європейської Бізнес Асоціації
ПрАТ «ДНІПРОВАГОНМАШ»
ПАТ «Крюківський вагонобудівний завод»
Компанія «МЕТІНВЕСТ»

Порядок денний:

1. Вступне слово головуєчого.
2. Відкритий діалог суб'єктів господарювання та центральних органів влади.
3. Підведення підсумків.

ВИСТУПИЛИ:

ДРС, К. ЛЯПІНА: повідомила про те, що від моменту проведення останньої наради, яка відбулася 16.08.2018 р., на адресу ДРС надійшла низка листів від зацікавлених представників суб'єктів господарювання, їх об'єднань, якими надано додаткові аналітичні матеріали та пропозиції до проекту наказу Мінінфраструктури «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, щодо уніфікації тарифної політики на перевезення порожніх вагонів» (далі - проект наказу) та до покладеного в його основу механізму державного регулювання.

Так, згідно з даними Федерації металургів України та за їх підрахунками є три основні фактори за якими зросли тарифи на напіввагони: перший фактор – зростання цін на нові вагони, другий фактор – це лібералізація вагонної складової парку ПАТ «Укрзалізниця», яка вплинула на зростання цін на напіввагони приватних парків на 18 % (у зв'язку з чим виникає питання щодо причин такої динаміки цін, однією з яких може бути обмежений доступ до рухомого складу ПАТ «Укрзалізниця»), а третій фактор – це зростання обороту напіввагонів на 0,9 діб, внаслідок чого ціна за користування цими вагонами зросла на 25 %, або на 7,1 \$/вагон за добу.

Звернула увагу, що при обчисленні величини єдиного коефіцієнту уніфікованого тарифу на перевезення порожніх вагонів було б більш доцільно застосовувати формулу математичного зваженого по кількості вагонів кожного з класів, ані ж середнього арифметичного.

Запропонувала напрацювати варіанти уніфікації тарифної політики на перевезення порожніх вагонів таким шляхом щоб це не завдавало значних збитків вантажовідправникам, а після цього вирішувати питання на яку величину кожна із складових тарифу повинна бути збільшена для ефективного управління інвестиціями в ПАТ «Укрзалізниця».

ПАТ «Укрзалізниця», А. РЯЗАНЦЕВ: звернув увагу на те, що послуги ПАТ «Укрзалізниця» на ринку перевезень коштують менше по відношенню як до конкурентів з приватним парком вагонів (перевезення вагонами приватного парку коштують на 87 % дорожче в середньому), так і до альтернативних видів перевезень (автомобільні перевезення у 3-3,5 разів дорожче). Виходячи з цього, є необхідність наближення цін на послуги ПАТ «Укрзалізниця» до ринкового рівня.

Запропонував першим етапом здійснити уніфікацію тарифної політики на перевезення порожніх вагонів, оскільки класність вантажів розроблялася при плановій економіці та наразі є пережитком минулого. Щодо тих галузей, яким держава може допомогти у розвитку є більш ефективний інструмент – адресна дотація.

Заявив, що у випадку залишення ситуації без змін, тобто дотування інших галузей за рахунок перевезень українською залізницею, то через 10 років з 20000 км колії і 1700 локомотивів залишиться 2000 км колії та 170 локомотивів. Ця ситуація настане, якщо ПАТ «Укрзалізниця» не отримуватиме з тарифу кошти на відновлення рухомого складу та ремонт колії. Для цього необхідно дохідну ставку на відновлення колії і тяги підняти з 0,33 до 1,3 грн/км. Тоді протягом терміну експлуатації локомотиву і колії (30 і 23 роки) буде змога акумулювати кошти на її збереження.

Також додав, що показник оборотності вагону не характеризує якості перевізного процесу, оскільки парк вагонів постійно зростає, а кількість локомотивів залишається сталою, натомість для оцінки ефективності перевізного процесу варто звернути увагу на загальну кількість перевезеного вантажу, кількість вантажу (т-км), перевезених одним локомотивом та середню вагу потягу.

«Укрметалургпром», О. КАЛЕНКОВ: зауважив, що основним показником, серед іншого, для вантажовідправників є витрати на вантажоперевезення, які з листопада 2017 р. виросли на 35 %, при підвищенні тарифу на 15 %. А у випадку уніфікації тарифної політики ці тарифи зростуть ще на 5-11 %, таким чином за цей рік тариф на вантажні перевезення зросте у 1,5 рази.

Окрім цього, звернув увагу, на проблему із забезпеченням вантажними перевезеннями гірничо-добувної галузі в цілому, оскільки це призвело до перевантаження складів продукцією, стримування зростання галузі (зростання 1,5 % при можливих 6-7 %), та як наслідок, загрожує скороченням виробництва.

Додав, що проблемою стрімкого зростання затрат на перевезення вбачає в зростанні обороту вагонів та нестачі тяги. З цього приводу висловив готовність присутніх суб'єктів господарювання підтримати ПАТ «Укрзалізниця» у питаннях оновлення та реставрації тяги та рухомого складу.

Крюківський вагонобудівний завод, І. МАНАЄНКОВ: заявив, що з огляду на стратегічну важливість та життєву необхідність залізничної інфраструктури для нашої держави є потреба в підтримці ініціатив ПАТ «Укрзалізниця».

Асоціація «Укрцемент», Р. СКІЛЬСЬКИЙ: повідомив, що ними було розраховано прогнозне підвищення витрат цементної галузі на перевезення у випадку уніфікації тарифної політики вагонів з порожнім пробігом за трьома типами перевезень по відстані (короткі – 100 км, середні – 500 км, довгі – 1000 км), що показало зростання тарифів на 28 % при коротких дистанціях, на 32 % - при довгих, за умови використання власних вагонів ПАТ «Укрзалізниця» (на 47 % і на 52 % відповідно при використанні орендованих вагонів).

Додав, що таким чином крім того, що ці витрати підвищать собівартість продукції, це також вплине і на логістику перевезень (на коротких дистанціях буде використовуватись автомобільний транспорт, а на довгих – перевезення цементу не відбуватиметься), що в цілому негативно вплине на відповідний ринок.

Окрім цього зауважив, що при запропонованому підвищенні тарифів не прослідковується дотримання балансу інтересів сторін, адже для цементної галузі не вирішуються жодна з наявних проблем, а саме нестача вагонів цементовозів, що зношені на 98 %, збільшення терміну оборотності вагону, що виріс і перевищує 12 діб.

Також заявив, що цементна галузь готова фінансувати відновлення цементовозів за умови надання їх у довгострокову оренду.

Українська Зернова Асоціація, С. ІВАЩЕНКО: звернув увагу на відсутності покращення умов перевезень при постійному підвищенні тарифів на послуги ПАТ «Укрзалізниця».

Також додав, що суб'єктам господарювання – виробникам господарської продукції, враховуючи сезонність відповідних робіт, необхідно мати актуальний прогноз щодо змін розміру тарифу на перевезення вагонів, наприклад, за півроку, що дозволить зазначеним суб'єктам господарювання ефективніше планувати свою діяльність.

Профспілка робітників вугільної промисловості, В. ТУРМАНОВ: заявив, що вугільна галузь зараз переживає значну кризу, враховуючи тимчасову втрату частини території на Сході країни де знаходиться 2/3 шахт України, та низкою інших факторів, яка до того ж загострюється тим, що на

відвантаження вугілля вчасно не подаються вагони, а ті які подаються – неналежної якості.

СБА, Я. СКОРОХОД: звернула увагу на те, що одним з гострих питань для всіх суб'єктів господарювання є перехресне субсидіювання пасажирських перевезень вантажними, оскільки така бізнес-модель не враховує інтереси вантажовідправників, що оплачують стрімко зростаючі тарифи на послуги ПАТ «Укрзалізниця», однак не отримують покращення якості надання послуг у свою чергу.

Також, зазначила, що для вирішення подібних проблемних питань доцільно врегулювати на законодавчому рівні створення незалежного Регулятора – Національної комісії з питань транспорту.

АТП, Я. БЛОНСЬКА: повідомила, що підтверджений аудиторами компанії «Ernst&Young» звіт ПАТ «Укрзалізниця» за 2017 рік у розділі № 8 містить відомості про операційний дохід по вантажним перевезенням у розмірі 61 млрд. грн., операційний результат сегмента вантажних перевезень 18,8 млрд. грн., з чого впливає рентабельність вантажних перевезень 32 %, що підтверджує факт наявності достатнього фінансового потоку для фінансування інфраструктури ПАТ «Укрзалізниця».

Звернулася з проханням до представників ПАТ «Укрзалізниця» надати розширену аналітику дохідності/збитковості по сегментах (за напрямками) діяльності ПАТ «Укрзалізниця».

СБА (Компанія «СРН») С. ГОНЧАРОВ: Зазначив, що їхнє підприємство спеціалізується на виробництві цементу «Клінкер», 45% перевезень якого здійснюється залізничним транспортом, та за попередніми розрахунками компанії, у разі прийняття запропонованого проекту наказу регулювання, очікується зростання витрат на перевезення на 52 %.

Окрім цього вказав на невідповідність прогнозних показників у розрахунках ПАТ «Укрзалізниця» щодо впливу запропонованого регулювання безпосередньо на підприємства цементної галузі.

ПАТ «Укрзалізниця», А. РЯЗАНЦЕВ: додатково повідомив, що за останні 1,5 роки кількість зерновозів зросла з 12 тис. до 19 тис., хоча це рухомий склад не ПАТ «Укрзалізниця», а приватних перевізників, це все одно дозволяє перевозити врожай 90-100 млн. т зерна. Щодо кількості локомотивів, то цей показник не зазнав значних змін за останні півроку, і незважаючи на 30 локомотивів від компанії «Дженерал Електрик», що зараз очікуються в ПАТ «Укрзалізниця», можна говорити про нестачу принаймні 400 локомотивів для забезпечення ефективного перевезення вантажів.

Додав, що перехресне субсидіювання і нерентабельність пасажирських перевезень становить проблеми і для ПАТ «Укрзалізниця», на вирішення яких докладаються максимум зусиль.

Щодо частки ПАТ «Укрзалізниця» на ринку вантажних перевезень то по кількості робочого парку вагонів вона коливається в залежності від виду вагону від 30 до 50 відсотків. Однак ефективність використання вагонів парку ПАТ «Укрзалізниця» на 8-12 % менша ніж приватного парку. Це пов'язано з низкою факторів, таких як значна кількість ремонтів парку старих вагонів.

Звернув увагу на те, що ПАТ «Укрзалізниця» за 6 місяців у 2018 році освоїло 8 845 695 000 грн. інвестицій, що складає 66,2 % від планового показника, це все ж на 2,144 млрд. грн. більше ніж було на інвестиційному рахунку. З них витрачено на капітальне будівництво 2,144 млрд. грн., оновлення рухомого складу на 4,880 млрд. грн., придбання рухомого складу на 1,961 млрд. грн. Окрім цього, вперше за 3 роки в ПАТ «Укрзалізниця» об'єм незавершених капітальних інвестицій більше, ніж амортизаційні відрахування.

ВИРІШИЛИ:

- Державній регуляторній службі України врахувати надані під час наради відповідні інформаційно-аналітичні матеріали при прийнятті рішення щодо проекту 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, щодо уніфікації тарифної політики на перевезення порожніх вагонів»;
- учасникам наради та іншим зацікавленим представникам бізнес-середовища інформувати Державну регуляторну службу України про наявність додаткових аргументів та відповідних аналітичних даних щодо наслідків прийняття проекту наказу та практичного застосування запропонованого ним механізму державного регулювання;
- запланувати наступне засідання відповідної робочої групи за участі представників центральних органів виконавчої влади (Мінінфраструктури, Мінекономрозвитку), Антимонопольного комітету України, а також представників зацікавлених суб'єктів господарювання, їх об'єднань, з метою напрацювання узгодженої редакції проекту наказу, яка б враховувала інтереси усіх зацікавлених сторін, а також задля визначення найбільш ефективного механізму розрахунку тарифів на перевезення порожніх вагонів.

Протокол склав:  М. КРИВУН