

Вплив тарифних ініціатив АТ «Укрзалізниця» в 2025 році на економіку України



Зміст

1. Позиції АТ «Укрзалізниця» на українському ринку вантажоперевезень у 2018-2024 роках.....	3
1.1. Обсяги і структура вантажоперевезень в Україні за видами транспорту в 2018-2024 роках	3
1.2. Обсяги і товарна структура вантажоперевезень АТ «Укрзалізниця» в 2021-2024 роках, значення залізничного транспорту для ключових секторів економіки України	5
2. Запропоновані тарифні ініціативи «Укрзалізниці» (збільшення тарифу на +37%) та їх вплив на обсяги вантажоперевезень і економіку України	7
2.1. Взаємозв'язок між зміною залізничних тарифів і обсягами вантажообігу: кореляція та еластичність.....	7
2.2. Тарифні ініціативи «Укрзалізниці» 2025 року та їх вплив на вартість та обсяги вантажоперевезень, виробництво окремих видів продукції, найбільш постраждали сектори економіки	8
2.3. Вплив тарифних ініціатив «Укрзалізниці» 2025 року на основні макроекономічні показники	10
2.4. Вплив тарифних ініціатив «Укрзалізниці» на зайнятість і робочі місця.....	14
2.5. Вплив тарифних ініціатив «Укрзалізниці» на податкові надходження	16
3. Основні деформації в діяльності Укрзалізниці та можливості щодо їх компенсації (КФО і земельний податок)	18
4. Вплив збільшення вартості інфраструктурної складової «Укрзалізниці» на економіку України та доходи компанії в 2025 році.....	21
5. Висновки і рекомендації.....	23

1. Позиції АТ «Укрзалізниця» на українському ринку вантажоперевезень у 2018-2024 роках

1.1. Обсяги і структура вантажоперевезень в Україні за видами транспорту в 2018-2024 роках

Основні обсяги вантажів в Україні переводять залізниця і автомобільний транспорт. Вони активно конкурують між собою, про що свідчить постійна зміна їх часток у структурі вантажоперевезень.

Так, загальні обсяги вантажоперевезень в Україні в довоєнний період становили 456-503 млн тонн/рік, з яких 62-71% (або 306-322 млн тонн/рік) припадало на залізничний транспорт (табл. 1.1). Залізницею перевозиться широка номенклатура продукції, товарна структура приведена нижче в п.1.2.

Автотранспортом щорічно перевозилося 134-190 млн тонн, в основному, це зерно і мінерально-будівельні вантажі (пісок, щебінь). Автотранспорт перед війною складав значну конкуренцію залізниці, особливо при перевезеннях малих партій вантажів на відстані до 300-350 км. Наприклад, доставка зерна з південних та центральних областей України у морські порти для подальшого експорту морем.

Із початком широкомасштабної війни обсяги вантажоперевезень в Україні скоротилися на 53%, до 230 млн тонн в 2022 році. Суттєво зменшили обсяги перевезень як залізниця (-52%), так і автотранспорт (-56%).

В подальшому в 2023-2024 рр. відбулося поступове нарощування обсягів вантажоперевезень залізницею і автотранспортом, однак в 2024 р. вони все ще залишаються значно меншими за довоєнний рівень.

Питома частка «Укрзалізниці» у вантажоперевезеннях в 2023-2024 рр. знизилася до 62-63%, порівняно з 66% в 2022 році. Таке зменшення частки свідчить про те, що автотранспорт починає вигравати конкуренцію в «Укрзалізниці», зокрема через підвищення залізничних тарифів з початку війни (детальніше в п. 2.2).

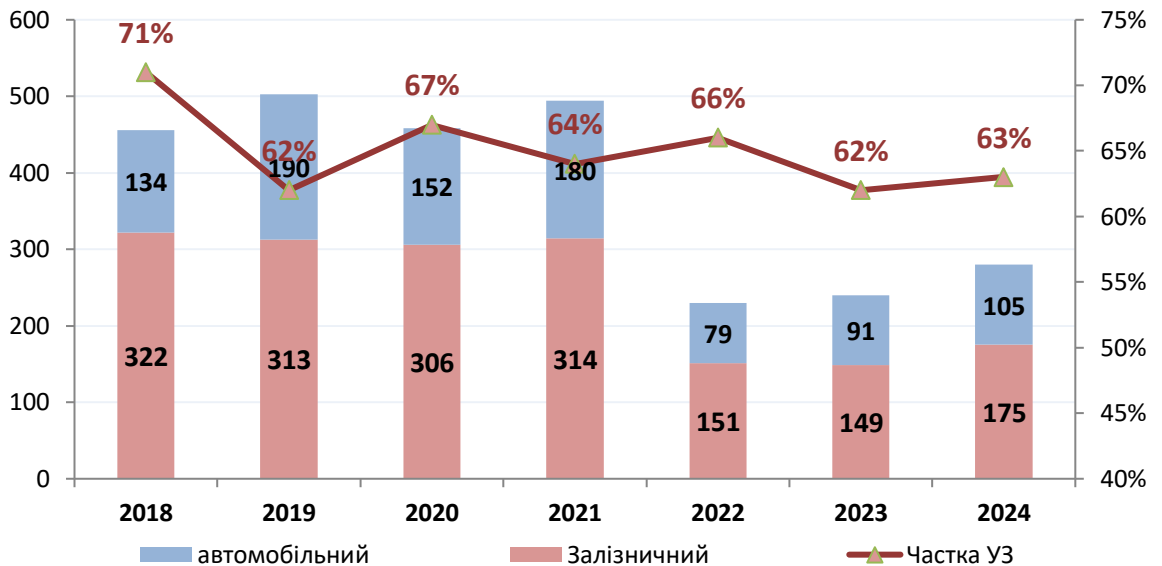
Таблиця 1.1

Обсяги і структура вантажоперевезень залізницею і автотранспортом в Україні в 2018-2024рр., млн тонн

Вид транспорту	2018		2019		2020		2021		2022		2023		2024	
	млн.т	%	млн.т	%	млн.т	%	млн.т	%	млн.т	%	млн.т	%	млн.т	%
Залізничний	322	71%	313	62%	306	67%	314	64%	151	66%	149	62%	175	63%
Автомобільний*	134	29%	190	38%	152	33%	180	36%	79	34%	91	38%	105	38%
Всього	456	100	503	100	458	100	494	100	230	100	240	100	280	100

*комерційні перевезення автотранспортними підприємствами, не враховує локальні перевезення вантажів для обслуговування потреб власного виробництва

Джерело: АТ «Укрзалізниця», Державна служба статистики України, Річкова інформаційна служба водних шляхів України



* без урахування тимчасово окупованої території АРК, та частини тимчасово окупованих територій, а також без урахування обсягів перевезень вантажів автомобільним транспортом для обслуговування потреб власного виробництва

Рис. 1.1 Обсяги вантажоперевезень в Україні (млн тонн) і питома частка «Укрзалізниці» (%) в 2018-2024 рр.

Таким чином, основні обсяги вантажів в Україні перевозять залізниця і автомобільний транспорт, які активно конкурують між собою.

Загальні обсяги вантажоперевезень в Україні через широкомасштабну війну скоротилися на -53%, до 230 млн тонн в 2022 р. В подальшому в 2023-2024 рр. обсяги вантажоперевезень збільшилися до 280 млн тонн/рік, однак це все ще значно менше за довоєнний рівень (494 млн тонн в 2021 р.).

Питома частка «Укрзалізниці» у вантажоперевезеннях в 2023-2024 рр. знизилася до 62-63%, порівняно з 66% в 2022 році, оскільки вона програє конкуренцію автотранспорту, зокрема через підвищення залізничних тарифів з початку війни.

1.2. Обсяги і товарна структура вантажоперевезень АТ «Укрзалізниця» в 2021-2024 роках, значення залізничного транспорту для ключових секторів економіки України

Залізниця є ключовим видом транспорту в економіці України, і для багатьох секторів економіки залишається безальтернативною або обмежено заміною. Насамперед, це стосується гірничо-металургійного комплексу (виробництво руди, коксу і металу), теплової енергетики (видобуток вугілля), будівництва та агросектору. У цих сегментах необхідно перевозити суттєві обсяги сировини і виробленої продукції на значні відстані, що в повній мірі здатний забезпечити лише залізничний транспорт.

Так, виробництво однієї тонни металопрокату вимагає перевезення ~4 тонн вантажів (поставки сировини на металургійний завод + вивезення виробленої металопродукції та металургійних шлаків). Тому виробництво металопродукції в обсязі 10 млн тонн/рік потребує перевезення ~40 млн тонн вантажів. Будівництво житла і автодоріг потребує доставки від родовищ до місць будівництва значних обсягів насипних низько-вартісних будматеріалів (пісок, щебінь, вапняк, камінь), а також цементу і сухих будівельних сумішей. Зростання виробництва зерна в Україні збільшило його експорт до понад 50 млн тонн/рік, і забезпечити перевезення таких обсягів може лише залізниця.

Тому в товарній структурі вантажоперевезень «Укрзалізниці» переважає залізородна сировина (21-26%), вугілля (13-19%), будматеріали(16-19%) і зернові (11-23%) (табл. 1.2). З початком війни у структурі залізничних вантажоперевезень скоротилася частка вугілля (через окупацію шахт і руйнування ТЕС) і чорних металів (через втрату двох маріупольських меткомбінатів і зменшення виробництва на інших), та збільшилася частка зернових.

Таблиця 1.2

Обсяги і товарна структура вантажоперевезень АТ «Укрзалізниця» в 2021-2024 рр., млн т

Продукція	2020		2021		2022		2023		2024	
	млн.т	%	млн.т	%	млн.т	%	млн.т	%	млн.т	%
Нафта і нафтопродукти	11	3,6%	12	3,8%	7	4,6%	5	3,4%	5	2,9%
Вугілля	49	16,0%	50	15,9%	29	19,2%	26	17,4%	23	13,1%
Кокс	5	1,6%	5	1,6%	2	1,3%	1	0,7%	2	1,1%
Руда	80	26,1%	78	24,8%	32	21,2%	28	18,8%	43	24,6%
Цемент	6	2,0%	6	1,9%	3	2,0%	4	2,7%	5	2,9%
Хімічні добрива	9	2,9%	11	3,5%	3	2,0%	3	2,0%	3	1,7%
Лісові	1	0,3%	1	0,3%	1	0,7%	1	0,7%	1	0,6%
Чорні метали і брухт	22	7,2%	24	7,6%	10	6,6%	9	6,0%	9	5,1%
Зернові	35	11,4%	34	10,8%	29	19,2%	31	20,8%	40	22,9%
Будматеріали	54	17,6%	56	17,8%	24	15,9%	29	19,5%	30	17,1%
Інші	34	11,1%	37	11,8%	11	7,3%	12	8,1%	14	8,0%
Всього	306	100%	314	100%	151	100,0%	149	100,0%	175	100,0%

Джерело: АТ «Укрзалізниця», Державна служба статистики України

Для значної частини промислових підприємств залізничний транспорт є безальтернативним, або його заміність іншими видами транспорту (насамперед, автомобільним) технологічно обмежена.

Зокрема, це стосується вугілля (поставки із шахт/збагачувальних фабрик на ТЕС), залізорудної сировини (поставки із ГЗК на меткомбінати і на експорт), зернових (на експорт з віддалених від портів регіонів) мінбудматеріалів і цементу (міжрегіональні перевезення).

Тому в цих секторах економіки тарифна політика в сфері залізничного транспорту безпосередньо впливає на їх конкурентоздатність, а зростання тарифів може призвести до зменшення ними обсягів виробництва.

2. Запропоновані тарифні ініціативи «Укрзалізниці» (збільшення тарифу на +37%) та їх вплив на обсяги вантажоперевезень і економіку України

2.1. Взаємозв'язок між зміною залізничних тарифів і обсягами вантажообігу: кореляція та еластичність

Згідно аналізу статистичних даних за 2015-2023 рр., наявний високий від'ємний кореляційний зв'язок між зміною вартості та обсягів залізничних вантажоперевезень (табл. 2.1).

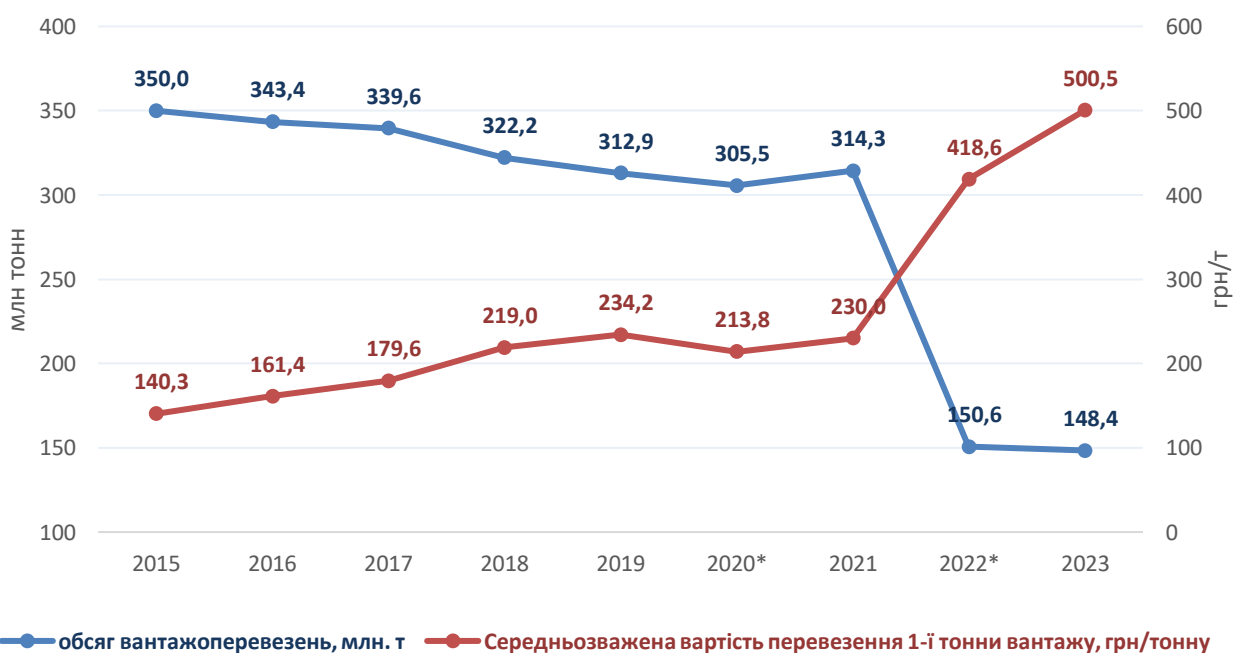
Іншими словами, збільшення вартості призводить до зменшення обсягів залізничних вантажоперевезень.

Таблиця 2.1

Кореляційна залежність між вартістю та обсягами залізничних вантажоперевезень в 2015-2023 рр.

Показник	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023
Дохід від реалізації вантажних перевезень, млн грн	49 099	55 424	60 991	70 571	73 289	65 330	72 287	63 047	74 275
обсяг вантажоперевезень, млн т	350,0	343,4	339,6	322,2	312,9	305,5	314,3	150,6	148,4
середньозважена вартість перевезення 1-ї тонни вантажу, грн/т	140,3	161,4	179,6	219,0	234,2	213,8	230,0	418,6	500,5
Коефіцієнт кореляції	-0,98								

Джерело: «Укрзалізниця», розрахунки



*наявні форс-мажорні обставини: 2020 р. – Covid-19, 2022 р. – початок війни

Рис. 2.1 – Динаміка обсягів та середньозваженої ціни вантажоперевезень «Укрзалізниці» в 2015-2023 рр.

2.2. Тарифні ініціативи «Укрзалізниці» 2025 року та їх вплив на вартість та обсяги вантажоперевезень, виробництво окремих видів продукції, найбільш постраждалі сектори економіки

АТ «Укрзалізниця» запланувала збільшити з 01 лютого 2025 року на 37% інфраструктурну складову залізничного тарифу. Згідно розрахунків, це збільшить фінансові витрати на споживачів послуг залізничних вантажних перевезень на близько 24 млрд грн.

Варто зазначити, що з початку широкомасштабної війни «Укрзалізниця» вже збільшила вартість інфраструктурної складової в 1,7-2,4 рази для різних видів продукції, і найбільше для перевезення руди, вугілля, добрив і щебеню (табл. 2.2).

Після запланованого зростання на 37%, кумулятивне зростання вартості інфраструктурної складової АТ «Укрзалізниці» із початку війни складе 2,5-3,6 разів.

Таблиця 2.2

Вартість інфраструктурної складової АТ «Укрзалізниці» у залізничному тарифі на перевезення на 500 км в 2019-2025 рр., грн/тонну

Вид вантажу (продукція)	Тип вагону	Клас вантажу	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025 (індексація +37%)
Руда, вугілля, добрива	Піввагон	1	117,8	134,6	134,6	193,2	328,4	328,4	485,8
Кокс	Піввагон	2	117,8	194,3	194,3	217,8	370,2	370,2	547,6
Зерно	Зерновоз	2	180,1	205,7	205,7	230,9	392,5	392,5	580,6
Металопрокат	Піввагон	3	263,9	301,4	301,4	301,4	512,4	512,4	757,9
Щебінь	Піввагон	пк	98,1	112,0	112,0	147,5	250,7	250,7	370,9

Джерело: розрахунок згідно https://uz.gov.ua/cargo_transportation/electronic_transportation/cost/

У перерахунку на долари США, вартість інфраструктурної складової у залізничному тарифі з початку війни зросла в 1,3-1,8 разів (табл. 2.3).

Після запланованого збільшення на 37%, кумулятивне зростання інфраструктурної складової з початку війни складе 1,7-2,5 разів в доларовому вираженні для різних груп продукції.

Таблиця 2.3

Вартість інфраструктурної складової АТ «Укрзалізниці» у залізничному тарифі на перевезення на 500 км в 2019-2025 рр., дол. США/тонну

Вид вантажу (продукція)	Тип вагону	Клас вантажу	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025 (індексація +37%)
Руда, вугілля, добрива	Піввагон	1	4,3	5,7	4,8	7,1	9,0	8,6	11,8
Кокс	Піввагон	2	4,3	8,2	6,9	8,0	10,1	9,7	13,3
Зерно	Зерновоз	2	6,5	8,7	7,3	8,5	10,7	10,3	14,2
Металопрокат	Піввагон	3	9,5	12,7	10,7	11,0	14,0	13,5	18,5
Щебінь	Піввагон	пк	3,5	4,7	4,0	5,4	6,9	6,6	9,0

Джерело: розрахунок згідно https://uz.gov.ua/cargo_transportation/electronic_transportation/cost/, офіційного курсу НБУ

З урахуванням частки інфраструктурної складової у залізничному тарифі, її збільшення на 37% призведе до зростання вартості залізничних вантажоперевезень різних видів продукції на 26-31%.

Згідно результатів дослідження ринку вантажних перевезень в європейських країнах¹, зростання залізничних тарифів на 1% призводить до зменшення на 0,29-1,01% обсягів залізничних вантажоперевезень. Тобто, наявна цінова еластичність попиту на залізничні вантажні перевезення.

Українські виробники, за можливості, переорієнтуються на автомобільний транспорт, однак для основної частини продукції залізничний транспорт є безальтернативним, або його заміність обмежена (часткова). Найбільше це стосується вугілля (поставки на ТЕС), залізничної сировини (поставки на меткомбінати), мінбудматеріалів, цементу (міжрегіональні перевезення). Тільки в сегменті перевезення зерна, лісоматеріалів і нафтопродуктів залізничний транспорт може бути замінений на автомобільний транспорт, однак, це потребуватиме значної додаткової кількості вантажних автомобілів (понад 75 тис од).

В товарних сегментах із обмеженою заміністю залізниці іншими видами транспорту, зростання залізничних тарифів збільшить собівартість (ціну реалізації) їх продукції, що призведе до зменшення продажів та, відповідно, обсягів виробництва.

В Таблиці 2.4 наведено розрахунок зміни обсягів залізничних вантажоперевезень і виробництва основних видів продукції в результаті реалізації тарифних ініціатив «Укрзалізниці».

Так, скоротяться обсяги перевезення і, відповідно, виробництва вугілля, будматеріалів, залізничної сировини і металопрокату. В контексті виробництва і перевезення зерна, важливо відзначити наступне. Збільшення витрат на його перевезення зменшить закупівельні ціни на зерно у дрібних фермерів. Через це вони отримають менше доходів і, відповідно, менше куплять міндобрив, що негативно вплине на обсяги отриманого ними врожаю (-3 млн тонн зерна)².

Загалом обсяги залізничних вантажоперевезень різних видів продукції сумарно можуть зменшитися на ~27 млн тонн/рік, а обсяги виробництва – на ~23 млн тонн/рік.

¹ «Estimating Freight Transport Price Elasticity in Multimode Studies: A Review and Additional Results from a Multimodal Network Model», https://www.researchgate.net/profile/Bart-Jourquin/publication/265972255_Estimating_Freight_Transport_Price_Elasticity_in_Multimode_Studies_A_Review_and_Additional_Results_from_a_Multimodal_Network_Model/links/59e45be8aca2724cbfe8c994/Estimating-Freight-Transport-Price-Elasticity-in-Multimode-Studies-A-Review-and-Additional-Results-from-a-Multimodal-Network-Model.pdf

² <https://unn.ua/amp/ukrainski-fermery-obureni-zrostanniam-vantazhnykh-taryfiv-ukrзалізниць-які-vtraty-prohnozuiut>

Потенційна втрата річних обсягів залізничних перевезень і виробництва окремих видів продукції в результаті реалізації тарифних ініціатив «Укрзалізниці»

Продукція	Обсяги вантажо-перевезень в 2024 р., млн тонн	Зміна вартості перевезення вантажу в результаті тарифних ініціатив УЗ, %	Еластичність залізничних перевезень ³ , %	Втрата обсягів вантажу, %	Зміна обсягів залізничних перевезень, млн тонн/рік	Зміна обсягів виробництва, млн тонн/рік
Нафта і нафтопродукти	5	+28%	-0,50	-14,0%	-0,7	
Вугілля	23	+26%	-0,51	-13,3%	-3,0	-3,0
Кокс	2	+28%	-0,51	-14,3%	-0,3	
Руда	43	+27%	-0,51	-13,8%	-6,0	-6,0
Цемент	5	+28%	-0,41	-11,5%	-0,6	-0,5
Хімічні і добрива	3	+27%	-0,41	-11,1%	-0,3	
Лісові	1	+28%	-0,42	-11,8%	-0,1	
Чорні метали і брухт	9	+28%	-0,99	-27,7%	-2,5	-2,5
Хлібні	40	+31%	-0,29	-9,0%	-3,6	-3,0
Будматеріали	30	+26%	-1,01	-26,7%	-8,0	-7,5
Інші	14	+26%	-0,42	-10,9%	-1,5	
Всього	175	-	-	-	-26,6	-22,5

Джерело: розрахунок ДП «Укрпромзвнїшекспертиза», АТ «Укрзалізниця», «Estimating Freight Transport Price Elasticity in Multimode Studies: A Review and Additional Results from a Multimodal Network Model»

2.3. Вплив тарифних ініціатив «Укрзалізниці» 2025 року на основні макроекономічні показники

Для розрахунку економічного впливу підвищення залізничних тарифів на основні макроекономічні показники української економіки (випуск, ВВП, експорт, імпорт) використано Модель «витрати-випуск» української економіки.

Модель «витрати-випуск» розроблена з використанням доступної на момент проведення розрахунків таблиці «витрати-випуск» для економіки України за 2021 рік.

Модель враховує прямі та непрямі впливи на економіку внаслідок зміни тарифів на залізничні перевезення і, відповідно їх вплив на обсяги експорту та економіку України.

Прямий вплив – прогнозна зміна обсягів виробництва та зайнятості у секторах, які безпосередньо споживають сировину, роботи і послуги в процесі залізничних перевезень.

³ Згідно даних «Estimating Freight Transport Price Elasticity in Multimode Studies: A Review and Additional Results from a Multimodal Network Model», см. 14-15 https://www.researchgate.net/profile/Bart-Jourquin/publication/265972255_Estimating_Freight_Transport_Price_Elasticity_in_Multimode_Studies_A_Review_and_Additional_Results_from_a_Multimodal_Network_Model/links/59e45be8aca2724cbfe8c994/Estimating-Freight-Transport-Price-Elasticity-in-Multimode-Studies-A-Review-and-Additional-Results-from-a-Multimodal-Network-Model.pdf

Непрямий вплив – зміна обсягів виробництва та зайнятості в суміжних галузях, що постачають товари та послуги зазначеним секторам.

В моделі «витрати-випуск» вектор валового випуску (X) розраховується на основі вектору кінцевого попиту Y та оберненої матриці коефіцієнтів $[(I-A)]^{-1}$:

$$X = [(I-A)]^{-1} Y$$

ВВП розраховується як різниця між валовим випуском та проміжним споживанням.

Вектор імпорту розраховується в моделі на основі проміжного та кінцевого споживання. Зміни в проміжному споживанні імпорту розраховуються з використанням таблиці коефіцієнтів витрат імпорту.

Результати економічного моделювання

Підвищення залізничних тарифів на вантажні перевезення призведе до скорочення ВВП України на 1,18% (табл. 2.5), або на -95,8 млрд грн в цінах 2024 року (табл. 2.6). Також за цей період зменшиться валовий випуск – сумарно на -1,52%, або на -259 млрд грн в цінах 2024 року.

Серед секторів економіки найбільше скорочення обсягів виробництва буде у добуванні металевих руд (-5,38%, або -30,8 млрд грн) та металургійному виробництві (-6,9%, або -63,6 млрд грн). Значним буде падіння випуску продукції й у секторі оптової і роздрібною торгівлі (-0,96%, або -21,5 млрд грн), а також у транспорті (-1,02%, або -10,0 млрд грн).

Обсяги експорту скоротяться на -2,98% (-97,8 млрд грн), адже зростання витрат на транспортування опосередковано скоротить і виробництво продукції, яку можна експортувати. Відповідно, слід очікувати негативного впливу на курс гривні, адже погіршиться і платіжний баланс.

Очікувані зміни в ВВП, валовому випуску, ВДВ та зовнішній торгівлі української економіки за результатами підвищення тарифів на залізничні вантажні перевезення в грошовому виразі здійснено в цінах 2024 року. Для цього показники 2021 р. скореговані на розмір інфляції за період з 2022 по 2024 рр.

Таблиця 2.5

Вплив підвищення залізничних тарифів на вантажні перевезення на зміну ВВП, валовий випуск, ВДВ та обсяги зовнішньої торгівлі, %

Вид економічної діяльності	ВВП	ВДВ	Випуск продукції	Експорт	Імпорт
Всього в економіці	-1,18	-1,25	-1,52	-2,98	-0,78
Сільське, лісове та рибне господарство		-1,54	-1,54	-3,47	-0,42
Промисловість		-2,87	-2,81	-3,91	-0,78
Добувна промисловість і розроблення кар'єрів		-4,77	-5,27	-5,13	0,71
у т. ч.					
Добування сирої нафти та природного газу		-1,74	-1,74	-	-1,67
Добування металевих руд, інших корисних копалин та розроблення кар'єрів; надання допоміжних послуг у сфері добувної промисловості та розроблення кар'єрів		-5,38	-5,38	-5,32	-4,68
Переробна промисловість		-1,94	-2,37	-3,72	-0,98

Вид економічної діяльності	ВВП	ВДВ	Випуск продукції	Експорт	Імпорт
у т. ч.					
Виробництво харчових продуктів; напоїв та тютюнових виробів		-0,26	-0,26	-	-0,37
Металургійне виробництво		-6,88	-6,88	-8,83	-3,16
Виробництво іншої неметалевої мінеральної продукції		-4,23	-4,23	-29,85	-1,01
Постачання електроенергії, газу, пари та кондиційованого повітря		-2,26	-2,26	-	-0,37
Водопостачання; каналізація, поводження з відходами		-1,23	-1,23	-	-1,73
Оптова та роздрібна торгівля; ремонт автотранспортних засобів і мотоциклів (включаючи націнку торгівлі)		-0,96	-0,96	-	-1,00
Транспорт, складське господарство (включаючи націнку транспорту)		-1,02	-1,02	-	-1,25
Фінансова та страхова діяльність		-1,07	-1,07	-	-1,09
Операції з нерухомим майном		-0,51	-0,51	-	-0,71

Джерело: розрахунки ДП «Укрпромзовнішекспертиза»

Таблиця 2.6

Вплив підвищення залізничних тарифів на вантажні перевезення на зміну ВВП, валовий випуск, ВДВ та обсяги зовнішньої торгівлі, млн грн в цінах 2024 р.

Вид економічної діяльності	ВВП	ВДВ	Випуск продукції	Експорт	Імпорт
Всього в економіці	-95 812,9	-87 099,9	-259 272,5	-97 819,0	-26 612,3
Сільське, лісове та рибне господарство		-13 640,6	-32 111,3	-22 353,5	- 432,4
Промисловість		-47 611,2	-175 281,2	-75 465,4	-22 373,1
Добувна промисловість і розроблення кар'єрів		-24 949,3	-53 831,0	-15 707,1	2 345,2
у т. ч.		-	-	-	-
Добування сирової нафти та природного газу		-3 230,1	-4 456,2	-	-3 533,0
Добування металевих руд, інших корисних копалин та розроблення кар'єрів; надання допоміжних послуг у сфері добувної промисловості та розроблення кар'єрів		-13 619,8	-30 794,4	-15 707,1	- 578,5
Переробна промисловість		-16 216,4	-99 790,5	-59 758,4	-24 666,3
у т. ч.		-	-	-	-
Виробництво харчових продуктів; напоїв та тютюнових виробів		- 694,8	-3 520,2	-	- 904,7
Металургійне виробництво		-9 825,3	-63 640,4	-52 158,2	-3 428,6
Виробництво іншої неметалевої мінеральної продукції		-1 923,0	-12 121,3	-7 600,2	- 454,3
Постачання електроенергії, газу, пари та кондиційованого повітря		-6 095,2	-20 395,6	-	21,4
Водопостачання; каналізація, поводження з відходами		- 350,3	-1 264,1	-	- 30,6
Оптова та роздрібна торгівля; ремонт автотранспортних засобів і		-10 570,7	-21 541,0	-	- 49,3

Вид економічної діяльності	ВВП	ВДВ	Випуск продукції	Експорт	Імпорт
мотоциклів (включаючи націнку торгівлі)					
Транспорт, складське господарство (включаючи націнку транспорту)		-4 380,5	-10 016,2	-	-2 113,7
Фінансова та страхова діяльність		-2 586,3	-3 887,8	-	- 398,6
Операції з нерухомим майном		-2 371,3	-3 176,4	-	- 72,9

*перераховано в ціни 2024 р. з використанням дефлятора⁴: по відношенню до 2021 р. ціни зросли у 1,49 раз.

Таким чином, підвищення залізничних тарифів на вантажні перевезення матиме негативний вплив на основні макроекономічні показники України, скоротивши валовий випуск на -1,52%, ВВП на -1,18% і експорт на -2,98%.

У грошовому вираженні зниження валового випуску складе -259,3 млрд грн, ВВП - -95,8 млрд грн, експорту - -97,8 млрд грн.

Найбільше від підвищення залізничних тарифів на вантажні перевезення постраждають наступні сектори промисловості: добувна промисловість і розроблення кар'єрів (-5,3%), металургійне виробництво (-6,9%) і виробництво іншої неметалевої мінеральної продукції (-4,2%).

⁴ За період з 2022 по 2024 рр. ціни зросли в 1,49 раз. Розраховано з урахуванням Індексів споживчих цін за 2022-2024 рр.: 1,266_{2022р.} * 1,051_{2023р.} * 1,12_{2024р.} Режим доступу: <https://index.minfin.com.ua/ua/economy/index/inflation/>

2.4. Вплив тарифних ініціатив «Укрзалізниці» на зайнятість і робочі місця

Викликане підвищенням тарифів на залізничні вантажні перевезення скорочення випуску продукції призведе до зменшення кількості робочих місць і, відповідно, до падіння доходів (добробуту) населення і заробітної платні працівників.

Так, згідно з розрахунками, сукупно загальний фонд оплати праці найманих працівників в Україні скоротиться на 1,02%, що в цінах 2024 року відповідає 33,9 млрд грн (табл. 2.7).

Найбільше фонд оплати праці найманих працівників скоротиться в промисловості (на -2,47% або на -18,8 млрд грн в цінах 2024 р.). Зменшення фонду оплати праці найманих працівників відбудеться і в інших секторах економіки.

Таблиця 2.7

Очікувані зміни у оплаті праці найманих працівників в результаті підвищення тарифів на залізничні вантажні перевезення

Сектор/вид діяльності	Оплата праці найманих працівників, %	в цінах 2021 року, млн грн	в цінах 2024 року, млн грн
Сільське, лісове господарство та рибальство	- 1,54	-2 171,3	-3 235,7
Промисловість	-2,47	-12 614,3	-18 798,2
Оптова та роздрібна торгівля; ремонт автотранспортних засобів і мотоциклів (включаючи націнку торгівлі)	-0,96	-3 015,8	-4 494,2
Транспорт	-1,02	-1 758,9	-2 621,2
Операції з нерухомим майном	-0,51	- 200,2	- 298,3
Фінансова та страхова діяльність	-1,07	- 748,9	
Всього в економіці	- 1,02	-22 750,2	-33 903,2

Джерело: розрахунки ДП «Укрпромзовнішекспертиза»

Продуктивність праці – показник, що відображає рівень виробітку (створення) валової доданої вартості в перерахунку на одного зайнятого.

Так, в 2021 році (останні доступні дані на момент підготовки звіту) показник продуктивності праці в Україні становив 206-1268 тис грн/працюючого для різних секторів економіки, або в середньому 300 тис грн/працюючого (табл. 2.8).

Таблиця 2.8

Валова додана вартість, зайнятість та показники продуктивності праці за секторами економіки в 2021 році

Сектор/вид діяльності	Валова додана вартість, млн грн	Зайнятість, тис працюючих	Продуктивність, тис грн/працюючого
Сільське, лісове господарство та рибальство	593 367,00	2 692,7	220,4
Промисловість	1 111 762,00	2 313,2	480,6
Оптова та роздрібна торгівля; ремонт автотранспортних засобів і мотоциклів (включаючи націнку торгівлі)	742 123,00	3 604,7	205,9
Транспорт	286 814,00	961,0	298,5
Операції з нерухомим майном	314 763,00	248,2	1 268,2
Фінансова та страхова діяльність	161 933,00	210,6	768,9
Інші послуги	1 323 652,00	4 888,8	270,8
Всього	4 684 726,00	15 610,0	300,1

Детальні дані у розрізі секторів не представлені в ДССУ.

Джерело: Державна служба статистики України⁵, розрахунки ДП «Укрпромзовнішекспертиза»

Враховуючи прогнозні зміни обсягів доданої вартості через підвищення залізничних тарифів і показники продуктивності праці, отримуємо можливе зменшення рівня зайнятості в різних секторах економіки України (табл. 2.9).

Таблиця 2.9

Очікувана зміна рівня зайнятості (створення/скорочення робочих місць) при збільшенні залізничних тарифів на вантажні перевезення

Сектор / вид діяльності	Продуктивність тис грн / працюючого	Зміна в оплаті праці в млн грн, в цінах 2021р.	Зміна зайнятості, працюючих*
Сільське, лісове господарство та рибальство	220,4	-2 171,3	- 9 853
Промисловість	480,6	-12 614,3	- 26 246
Оптова та роздрібна торгівля; ремонт автотранспортних засобів і мотоциклів (включаючи націнку торгівлі)	205,9	-3 015,8	- 14 648
Транспорт	298,5	-1 758,9	- 5 893
Операції з нерухомим майном	1 268,2	- 200,2	-158
Фінансова та страхова діяльність	768,9	- 748,9	-974
Всього	300,1	-22 750,2	- 75 806

*заокруглено, розраховано. Оцінку здійснено з використанням показників 2021 р. (останні доступні дані ДССУ)

⁵ Режим доступу: https://www.ukrstat.gov.ua/operativ/operativ2014/rp/zn_ed/zn_ed_u/zn_ed_2020_ue.xls
https://www.ukrstat.gov.ua/operativ/operativ2021/vvp/kvartal_new/tv_oc/vitr_vip_os21xl.UE.xlsx

Таким чином, заплановане підвищення залізничних тарифів на вантажні перевезення призведе до скорочення майже 76 тис робочих місць, і найбільше у промисловості (-26 тис робочих місць).

2.5. Вплив тарифних ініціатив «Укрзалізниці» на податкові надходження

Скорочення економічної активності через підвищення тарифів на залізничні перевезення негативно вплине на обсяги податкових надходжень до бюджетів різних рівнів.

Для оцінки впливу підвищення залізничних тарифів в наступній таблиці розраховано обсяги основних податків як частки ВВП в 2020-2024 рр. (табл. 2.10).

Важливо зазначити, податок на доходи фізичних осіб, податок на прибуток і ПДВ сумарно генерують понад 70% всіх податкових надходжень Зведеного бюджету.

Як видно з наведених у таблиці 2.10 розрахунків, протягом 2020-2024 рр. питома вага податкових надходжень у структурі ВВП становила 25,-27,5%, або в середньому 26,4%.

Таблиця 2.10

ВВП України та податкові надходження до Зведеного бюджету в 2020-2024 рр.

Показник	2020	2021	2022	2023	2024
ВВП, млн грн	4 194 102	5 459 574	5 191 028	6 537 825	7 600 000*
Податкові надходження**:					
Податок на доходи фізичних осіб	295 107	349 785	420 673	496 343	583 626
Податок на прибуток	118 472	163 844	130 562	159 290	299 051
Податок на додану вартість	400 600	536 490	466 998	580 797	734 456
<i>у т. ч. Податок на додану вартість на товари та послуги, вироблені в Україні</i>	269 589	315 477	298 537	347 018	425 526
<i>Бюджетне відшкодування ПДВ</i>	- 143 108	- 159 701	- 84 592	- 132 379	- 157 198
<i>Податок на додану вартість на товари та послуги, імпортовані в Україну</i>	274 119	380 714	253 053	366 158	466 128
Всього податкові надходження	1 136 687	1 453 804	1 343 225	1 638 085	2 088 284
Питома вага податкових надходжень у ВВП, %:					
Податок на доходи фізичних осіб	7,0%	6,4%	8,1%	7,8%	7,7%
Податок на прибуток	2,8%	3,0%	2,5%	2,5%	3,9%
Податок на додану вартість	9,6%	9,8%	9,0%	9,2%	9,7%
Всього питома частка податкових надходжень у ВВП	27,1%	26,6%	25,9%	25,1%	27,5%

*попередні дані⁶ **наведені основні види податків

Джерело: дані платформи E-data⁷, інформаційний портал Мінфін

⁶ <https://pravda.com.ua/news/2024/10/31/721267/>

⁷ Режим доступу: <https://openbudget.gov.ua/national-budget/incomes>

Нижче в Таблиці 2.11 приведено розрахунок зменшення податкових надходжень до Зведеного бюджету через скорочення економічної активності після запланованого підвищення тарифів на залізничні перевезення.

Так, сумарно податкові надходження скоротяться на 25,3 млрд грн, і найбільше ПДВ (-9 млрд грн) і ПДФО (-7,1 млрд грн).

Таблиця 2.11

Очікувані зміни обсягів податкових надходжень в результаті запланованого підвищення залізничних тарифів, млн грн, в цінах 2024 р.

	Середній відсоток від ВВП за 2020-2024 рр.	млн грн
Зміна ВВП		-95 813
Податок на доходи фізичних осіб	7,4%	-7 055
Податок на прибуток	2,9%	-2 819
Податок на додану вартість	9,4%	-8 991
Інші податки	6,7%	-6 455
Всього податкових надходжень	26,4%	-25 321

Важливо зазначити, що наведені вище розрахунки не містять обсягу втрачених додаткових податкових надходжень від «Арселор Міттал Кривий Ріг».

Так, «Арселор Міттал Кривий Ріг» планував на початку 2025 року запустити додаткову доменну піч, що дозволило б компанії подвоїти обсяги виробництва металопродукції. Внаслідок цього, компанія могла б щонайменше подвоїти суму сплачених податків (в 2024 р. сплачено 6,6 млрд грн). Однак, через заплановане підвищення залізничних тарифів, плани щодо запуску другої доменної печі призупинені⁸.

З урахуванням недоотримання додаткових податків від АМКР, підвищення залізничних тарифів на вантажні перевезення матиме негативний вплив на податкові надходження до бюджетів усіх рівнів в сумі щонайменше -31,9 млрд грн (в цінах 2024 року).

З урахуванням очікуваної інфляції (~12% в 2025 році), сума недоотриманих податків в результаті підвищення залізничних тарифів може скласти в 2025 році щонайменше 35,7 млрд грн.

⁸ <https://qmk.center/ua/news/arselormittal-krivij-riq-u-2024-roci-splativ-6-6-mlrd-grn-podatkov/>

3. Основні деформації в діяльності Укрзалізниці та можливості щодо їх компенсації (КФО і земельний податок)

В даний час діяльність «Укрзалізниці» здійснюється в умовах значних диспропорцій, ключовими з яких є:

- 1) крос-субсидування сегменту пасажирських перевезень за рахунок вантажних;
- 2) непрофільне податкове навантаження, а саме сплата податку на землю під залізничною колією
- 3) утримання надлишкової інфраструктури та непрофільних активів

Наявність цих диспропорцій стримує розвиток залізничного транспорту, і фактично перекладає значну частину суспільних видатків на вантажовласників, тим самим формуючи для них значне додаткове квазі-фіскальне оподаткування (КФО).

Так, сегмент вантажних перевезень «Укрзалізниці» є високоприбутковим напрямком навіть в умовах війни і суттєвого падіння обсягів вантажоперевезень, генеруючи щорічно протягом 2020-2023 рр. ~20-28 млрд грн EBITDA і 11-20 млрд грн операційного прибутку (табл. 3.1). Рівень рентабельності по EBITDA збільшився з 30% в 2020 р. до 41% в 1-му півріччі 2024 року, по операційному прибутку – з 17% до 31%.

Водночас, сегмент пасажирських перевезень є збитковим, і щорічний обсяг операційних збитків протягом 2020-2023 рр. збільшився з 12,9 до 15,8 млрд грн/рік. За 1-ше пів. 2024 р. збитки від пасажирських перевезень склали 8,5 млрд грн, або ~17 млрд грн у перерахунку на рік. В 2025 році розрахункові збитки від пасажирських перевезень очікуються на рівні 23-24 млрд грн, що є рекордними за всю історію «Укрзалізниці»⁹.

Таблиця 3.1

Динаміка операційних результатів діяльності УЗ в розрізі сегментів вантажних та пасажирських перевезень в 2020-2024 (6 міс.) роках, млн грн

Сегмент/показник	2020	2021	2022	2023	2024 6 міс.
Вантажні перевезення					
Дохід від реалізації	65 330	72 287	63 047	74 275	43 018
Собівартість, крім амортизації	45 506	49 573	41 156	45 890	25 394
EBITDA	19 824	22 715	21 891	28 385	17 624
рентабельність EBITDA, %	30%	31%	35%	38%	41%
Амортизація	8 712	8 822	8 553	8 546	4 377
Операційний прибуток/збиток	11 112	13 892	13 338	19 839	13 247
операційна рентабельність	17%	19%	21%	27%	31%
Пасажирські перевезення					
Дохід від реалізації	4 133	6 229	5 891	9 861	5 351
Собівартість, крім амортизації	14 429	17 467	17 188	22 496	12 239
EBITDA	-10 296	-11 238	-11 296	-12 635	-6 889
рентабельність EBITDA, %	-249%	-180%	-192%	-128%	-129%

⁹ <https://glavcom.ua/economics/finances/kros-subsiduvannja-vzhe-ne-dopomozhe-zbitki-pasazhirskikh-perevezen-ukrzaliznitsi-sjahnuli-23-mlrd-1045584.html>

Сегмент/показник	2020	2021	2022	2023	2024 6 міс.
Амортизація	2 646	2 441	2 819	3 166	1 654
Операційний прибуток/збиток	-12 942	-13 678	-14 115	-15 801	-8 543
операційна рентабельність	-313%	-220%	-240%	-160%	-160%
Інші сегменти					
Дохід від реалізації	5 829	7 471	6 754	9 472	5 539
Собівартість, крім амортизації	1328	2 064	3 635	4 409	2 201
ЕБІТДА	4 501	5 407	3 120	5 063	3 338
рентабельність ЕБІТДА, %	78%	72%	46%	53%	60%
Амортизація	1 429	1 239	1 135	1 136	559
Операційний прибуток/збиток	3 072	4 167	1 985	3 927	2 779
операційна рентабельність, %	53%	56%	29%	41%	50%
Всього по УЗ					
Дохід від реалізації	75 292	85 987	75 693	93 608	53 908
Собівартість, крім амортизації	61 263	69 104	61 978	72 794	39 835
ЕБІТДА	14 029	16 884	13 715	20 814	14 073
рентабельність ЕБІТДА, %	19%	20%	18%	22%	26%
Амортизація	12 787	12 503	12 507	12 847	6 589
Операційний прибуток/збиток	1 242	4 381	1 208	7 966	7 483
операційна рентабельність	2%	5%	2%	9%	14%

заокруглено

Джерело: фінансова звітність АТ «Укрзалізниця»

Крос-субсидування сегменту пасажирських перевезень є найбільш очевидною та значимою диспропорцією у діяльності «Укрзалізниця». Протягом 2020-2024 (6 міс.) років сегмент пасажирських перевезень згенерував ~65,1 млрд грн збитків, які покривалися прибутками від вантажних перевезень.

В середньому на 1 грн доходу від пасажирських перевезень припадало 2,2 грн збитків. Тобто, доходи у пасажирському сегменті покривають лише ~40% витрат. Найбільш критична ситуація в сегменті приміських перевезень, де доходи покривають менше 10% витрат. Така ситуація є наслідком низької вартості квитків у приміських потягах, відсутності субсидювання пасажирських перевезень як за рахунок державного так і місцевих бюджетів (основних замовників на пасажирські перевезення, в т.ч. пільгових категорій громадян), а також відсутності дієвого контролю за придбанням квитків. В міжміських перевезеннях доходи покривають не більше 60% витрат.

Тому необхідно переглянути підходи до ціноутворення на міжміські пасажирські перевезення (на першому етапі щонайменше в преміальних сегментах перевезень) для досягнення беззбиткової діяльності цього сегменту. Критично важливим для стабілізації економічного стану Укрзалізниця та збереження конкурентоспроможності сегменту вантажних перевезень Укрзалізниця є взяття державою, а в перспективі і місцевою владою, відповідальності за покриття різниці у вартості послуг приміських перевезень (тобто різниці між повною економічно обґрунтованою вартістю та фактичною монетизацією послуг у вигляді проданих квитків). Подальше затягування з вирішенням цього питання призведе до загострення не лише економічних, а й технічних проблем – залізничний транспорт стає більш ризикованим через високу ступінь зносу залізничних шляхів, зростає кількість аварій.

Іншою деформацією, що негативно впливає на фінансові результати «Укрзалізниці», є непрофільне податкове навантаження, а саме сплата податку на землю під залізничною колією.

На відміну від Європейських країн, залізничні колії в Україні обкладаються податком на землю. Так, до 1 січня 2019 року, згідно ст. 284 (п.284.4) Податкового кодексу України «Плата за землю за земельні ділянки, надані для залізниць у межах смуг відведення ... справлялася у розмірі 25 відсотків податку...». З 1 січня 2019 року зазначеної знижки для УЗ не передбачено у ПКУ, і «Укрзалізниця» в повній мірі сплачує земельний податок. За 2020-2023 рр. сумарно сплачено 13,2 млрд грн земельного податку.

Загальний обсяг непрофільного оподаткування «Укрзалізниці» (земельний податок) в 2020-2023 рр. склав 13,2 млрд грн (табл. 3.2).

Таблиця 3.2

Динаміка рівня непрофільного податкового навантаження УЗ в 2020-2023 роках, млн грн

Показник	2020	2021	2022	2023	2020-2023
Податок на землю, млн грн	3 630	3 799	3 165	2 613	13 206

Джерело: річні звіти Укрзалізниці

Сукупне непродуктивне фінансове навантаження на «Укрзалізницю» (субсидування пасажирських перевезень + непрофільне податкове навантаження), що фактично було сплачене вантажовідправниками протягом 2020-2023 роки склало 69,7 млрд грн (табл. 3.3).

В результаті, сукупне непродуктивне навантаження з 2020 по 2023 рр. збільшилося в 2,3 рази, відповідно з 54 грн/т до 124 грн/т.

Таблиця 3.3

Розрахункове сукупне непродуктивне навантаження «Укрзалізниці» на вантажовласників у 2020-2023 рр.

Показник	2020	2021	2022	2023	2020-2023
Збитки (субсидування) пасажирських перевезень, млн грн	12 942	13 678	14 115	15 801	56 536
Податок на землю, млн грн	3 630	3 799	3 165	2 613	13 206
Сукупне непродуктивне навантаження, млн грн	16 572	17 477	17 280	18 414	69 742
Обсяг перевезених вантажів, млн т	306	314	151	149	920
<i>Непродуктивне навантаження на 1 т вантажу</i>	<i>54</i>	<i>56</i>	<i>114</i>	<i>124</i>	<i>76</i>

Джерело: річні звіти Укрзалізниці

Також в «Укрзалізниці» накопичилися значні обсяги металобрухту та непрофільного майна, що зараз не використовується і не має потенціалу використання в майбутньому. Його реалізація забезпечить додаткове надходження грошових коштів, а також зменшить витрати на поточне утримання непрофільного майна.

4. Вплив збільшення вартості інфраструктурної складової «Укрзалізниці» на економіку України та доходи компанії в 2025 році

Заплановане «Укрзалізницею» збільшення на 37% інфраструктурної складової у залізничному тарифі призведе до зростання вартості залізничних вантажоперевезень різних видів продукції на 26-31%.

Як свідчить вищезазначений у п. 2.1 аналіз, наявний високий від'ємний кореляційний зв'язок між зміною вартості та обсягів залізничних вантажоперевезень. Іншими словами, збільшення вартості призводить до зменшення обсягів залізничних вантажоперевезень.

Українські виробники, за можливості, переорієнтуються на автомобільний транспорт, однак для основної частини продукції залізничний транспорт є безальтернативним, або його заміність обмежена (часткова). Найбільше це стосується вугілля (поставки на ТЕС), залізорудної сировини (поставки на меткомбінати), мінбудматеріалів, цементу (міжрегіональні перевезення). Тільки в сегменті перевезення зерна, лісоматеріалів і нафтопродуктів залізничний транспорт може бути замінений на автомобільний транспорт, однак, це потребуватиме значної додаткової кількості вантажних автомобілів (понад 75 тис одиниць).

В товарних сегментах із обмеженою заміністю залізниці іншими видами транспорту, зростання залізничних тарифів збільшить собівартість (ціну реалізації) їх продукції, що призведе до зменшення продажів та, відповідно, обсягів виробництва. Так, скоротяться обсяги перевезення і, відповідно, виробництва вугілля, будматеріалів, залізорудної сировини і металопрокату. В контексті виробництва і перевезення зерна, важливо відзначити наступне. Збільшення витрат на його перевезення зменшить закупівельні ціни на зерно у дрібних фермерів. Через це вони отримають менше доходів і, відповідно, менше куплять міндобрив, що негативно вплине на обсяги отриманого ними врожаю (-3 млн тонн зерна).

Загалом обсяги залізничних вантажоперевезень різних видів продукції сумарно можуть зменшитися на ~27 млн тонн/рік, а обсяги виробництва – на ~23 млн тонн/рік.

Зазначене зменшення обсягів виробництва окремих видів продукції через заплановане підвищення залізничних тарифів на вантажні перевезення матиме негативний вплив на основні макроекономічні показники України, скоротивши валовий випуск на -1,52%, ВВП на -1,18% і експорт на -2,98%. У грошовому вираженні зниження випуску (в цінах 2024 року) складе -259,3 млрд грн, ВВП - -95,8 млрд грн, експорту - -97,8 млрд грн.

Найбільше від підвищення залізничних тарифів на вантажні перевезення постраждають добувна промисловість (-5,3%), металургійне виробництво (-6,9%) і виробництво іншої неметалевої мінеральної продукції (-4,2%).

Через зниження випуску загальна кількість робочих місць скоротиться майже на 76 тис осіб, і найбільше у промисловості (-26 тис осіб).

Загальна сума скорочення податкових надходжень до бюджетів всіх рівнів складе щонайменше -35,7 млрд грн в цінах 2025 року. Ця сума включає як пряме зниження податкових надходжень від скорочення випуску, так і недоотримання податків через незапуск АМКР 2-ї доменної печі в 2025 році.

Водночас, через вищезазначене зменшення на ~27 млн тонн/рік обсягів залізничних вантажоперевезень різних видів продукції, «Укрзалізниця» не отримає запланованих додаткових доходів від перевезення вантажів, що не дозволить їй в повній мірі покрити збитки від пасажирських перевезень.

Так, згідно фінансового плану «Укрзалізниця», оприлюдненого в грудні на зустрічі із бізнесом, без підвищення тарифів збиток компанії в 2025 році складе 22,8 млрд грн. Покрити його планується за рахунок підвищення на 37% інфраструктурної складової.

Однак, через зменшення обсягів вантажоперевезень на 27 млн тонн/рік, додаткові доходи «Укрзалізниця» збільшаться лише на 11 млрд грн (Таблиця 4.1). Це дозволить покрити лише половину очікуваних збитків компанії в 2025 році.

Таблиця 4.1

Розрахунок додаткових обсягів виручки АТ «Укрзалізниця» в 2025 році від збільшення на 37% інфраструктурної складової в тарифі, млрд грн

Показник	2024	2025 (після індексації +37%)
Обсяги перевезення вантажів, млн тонн	175	148
Виручка від вантажних перевезень, млрд грн	82	-
в т.ч. інфраструктурна складова, млрд грн	72*	-
Середній показник інфраструктурної складової в тарифі, грн/тонну	411	563
Виручка від інфраструктурної складової в тарифі вантажних перевезень, млрд грн	72	83

*виручка «Укрзалізниця» ввід оренди вантажних вагонів складає близько 10 млрд грн/рік

Джерело: річний звіт Укрзалізниці (2024)

5. Висновки і рекомендації

Наприкінці минулого року АТ «Укрзалізниця» оголосило про ініціативу **підвищення** у 2025 році інфраструктурної складової вантажних тарифів на +37%, що необхідно **для покриття збитків** від приміських та міжміських пасажирських перевезень у розмірі майже - **24 млрд грн**¹⁰.

Водночас, проведені розрахунки показують, що заплановане підвищення вантажних тарифів Укрзалізниці на +37% призведе до **скорочення вантажної бази компанії** на -15% (або **-27 млн тонн/рік**) у зв'язку з переходом вантажовласників на автоперевезення та **скороченням виробництва продукції експортно-орієнтованих галузей** через зниження їх конкурентоспроможності на зовнішніх ринках.

Скорочення вантажної бази обмежить очікуванні надходження – за розрахунками, **доходи «Укрзалізниці» зростуть лише на 11 млрд грн замість очікуваних 24 млрд грн**. Це дозволить **покрити лише половину запланованих збитків** від пасажирських перевезень, проте друга половина залишатиметься непокритою. Відповідно, поставлена мета не буде досягнута – додаткові доходи від вантажних перевезень не покриють збитки пасажирських перевезень. Але при цьому через негативні наслідки для економіки **Держбюджет недоотримає близько 36 млрд грн податків та зборів**.

Додаткове підвищення вантажних тарифів для покриття залишкового збитку у 11-13 млрд грн у поточних умовах не вирішить проблеми, оскільки знову скоротиться вантажна база «Укрзалізниці» та обсяги виробництва промислової і аграрної продукції. Згідно оцінок профільної Федерації роботодавців транспорту України (ФРТУ), при подальшій індексації тарифів УЗ автоперевезення стануть більш конкурентними для зернових, металів, вугілля, цементу, і навіть руди на короткі та середні відстані.

Для покриття залишкового збитку пропонується перелік заходів, які потребують прийняття регуляторних рішень зі сторони Уряду та ВРУ. Їх реалізація у 2025 році дозволить **залучити додаткові фінансові ресурси та оптимізувати надлишкові витрати «Укрзалізниці»**, зокрема, але не вичерпно:

- 1) **Лібералізація ціноутворення на преміальних сегментах пасажирських перевезень** (СВ та купе) – ті, хто обирають комфорт, мають платити справедливую ціну, а не пільгову
- 2) **Погодження процедури і збільшення продажів металобрухту «Укрзалізниці» та іншого непрофільного майна**, що не використовується зараз і не має потенціалу використання в майбутньому
- 3) **Спрощення процедури відмови «Укрзалізниці» від земельних ділянок**, які не використовуються, але за які сплачується земельний податок

¹⁰ Так, згідно озвучених у інтерв'ю коментарів Голови правління АТ «Укрзалізниця» Олександра Перцовського, сукупний збиток пасажирських перевезень у 2025 році складе -22 млрд грн, де лише міжнародні напрямки є прибутковими (до +2 млрд грн). Відповідно, збиток приміських та міжміських перевезень очікується у розмірі -24 млрд грн

- 4) Скасування непрофільного податкового навантаження, а саме сплата податку на землю під залізничною колією (що відповідатиме практиці країн Євросоюзу);
- 5) Вивчення питання доцільності та напрацювання необхідного плану дій щодо консервації малодіяльної залізничної мережі, яка утворилася внаслідок структурних змін, що відбулися в економіці України через довготривалу повномасштабну війну.

Таким чином, проведена аналітично-розрахункова робота показує, що **підвищення вантажних тарифів на +37% дозволить покрити лише до половини збитків від пільгових пасажирських перевезень**. Прийняття регуляторних рішень дозволить Укрзалізниці акумулювати кошти для покриття решти збитку через отримання додаткових доходів та оптимізацію надлишкових витрат.

Проте за такого сценарію, «Укрзалізниця» втрачає вантажну базу у прибутковому сегменті, що утворює ризик ще більших збитків у майбутніх періодах, а держава втрачає валовий випуск у обсязі 259,3 млрд грн, ВВП – 95,8 млрд грн, експорт – 97,8 млрд грн. **Загальна сума скорочення податкових надходжень до бюджетів всіх рівнів складе щонайменше -35,7 млрд грн в цінах 2025 року.**

Зважаючи на негативний вплив росту вантажних тарифів для покриття збиткових пільгових приміських та міжміських пасажирських перевезень на державне підприємство АТ «Укрзалізниця», економіку України та податкові надходження, та, одночасно, високу соціальну значимість для держави у збереженні пільг для перевезення пасажирів (у непреміальному сегменті), **більш доцільним є розглянути можливість надання АТ «Укрзалізниця» субсидії/гранту з Державного Бюджету для забезпечення безперебійних пасажирських перевезень в умовах воєнного стану в обсязі 12 млрд грн, що складає 50% від збитку пільгових приміських та міжміських пасажирських перевезень**. Решту коштів необхідно буде акумулювати через реалізацію наведених вище регуляторних рішень.

Запропоноване альтернативне рішення дозволить **профінансувати нерентабельні пільгові приміські та міжміські пасажирські перевезення без скорочення вантажної бази у прибутковому сегменті, зберегти обсяги виробництва важливої експортно-спроможної продукції та не допустити скорочення надходжень до державного бюджету в умовах воєнного періоду.**