

ВПЛИВ ФОРМУВАННЯ ЗАЛІЗНИЧНИХ ТАРИФІВ НА ВАНТАЖНІ ПЕРЕВЕЗЕННЯ НА ЕКОНОМІКУ УКРАЇНИ



Серпень 2021

Рівень логістичних витрат в економіці України в півтора рази вищий, ніж в інших європейських країнах, що негативно впливає на економічний розвиток країни

2

Рівень логістичних витрат та виручки ЗРЛ сектору в економіці в 2019 р.



Джерело: Armstrong & Associates, Inc.

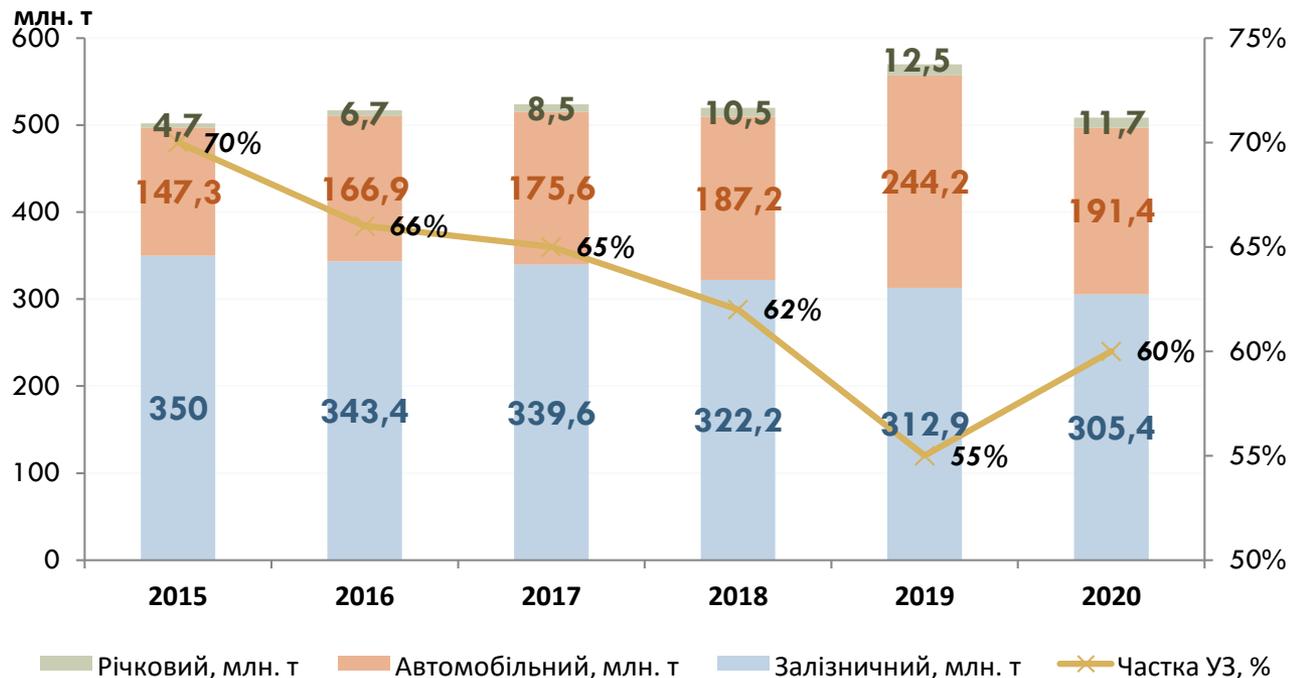
Дві території (країни) здійснюють взаємну **торгівлю** один з одним у обсягах, що **мають протилежну залежність від транспортних витрат** (Пол Кругман, теорія Нової економічної географії (NEG), розроблена в 90-х роках ХХ століття)

Логістичні витрати в Україні найвищі (15,9% від ВВП) у порівнянні до сусідніх країн (8,1-11,6%). Отже, українські виробники знаходяться у гіршому становищі порівняно з іноземними конкурентами.

«Укрзалізниця», ключовий вид транспорту, протягом останніх років втрачає свої позиції

3

Обсяги вантажоперевезень в Україні за видами транспорту (млн. тонн) та частка Укрзалізниці (%) в 2015-2020рр.



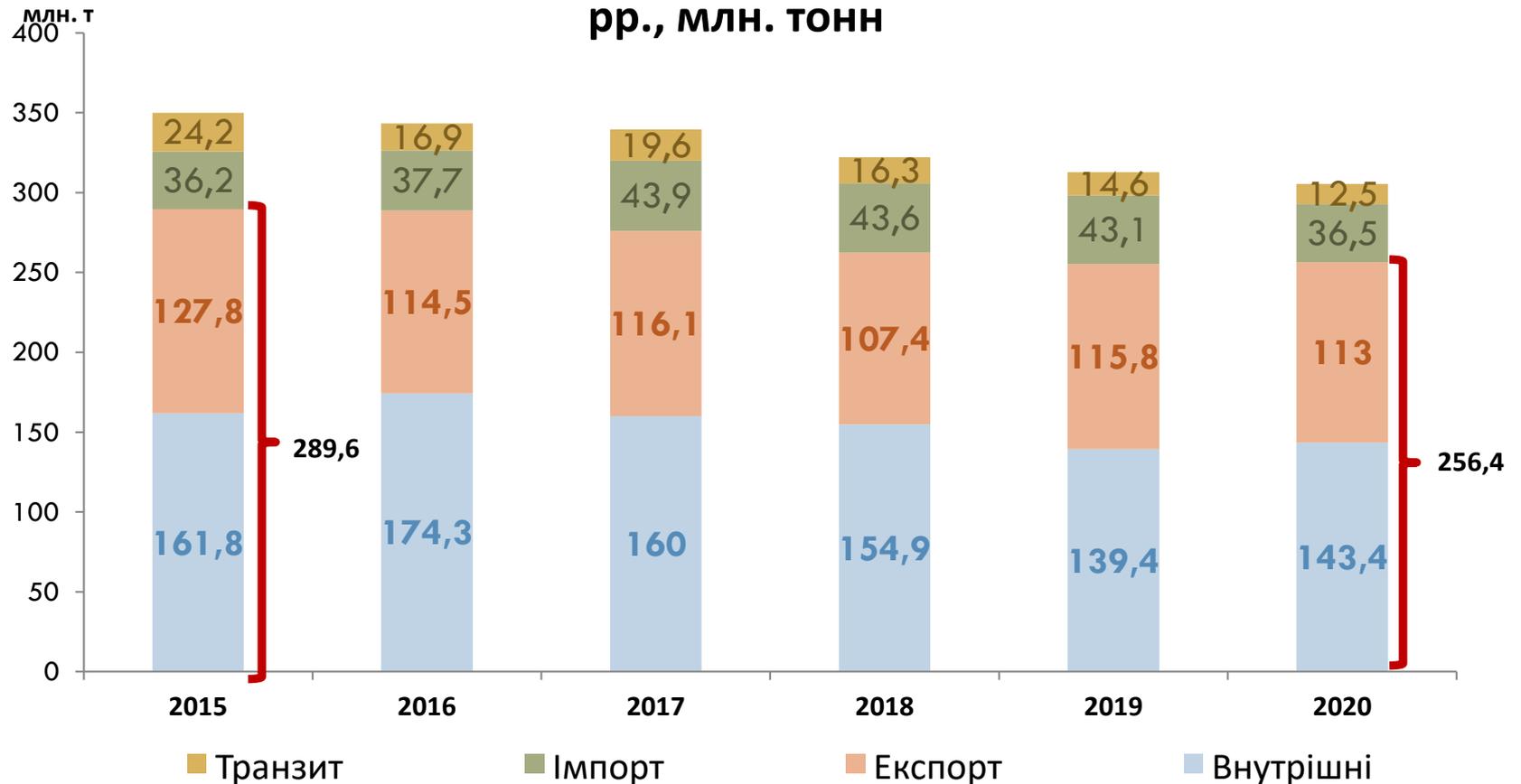
«Укрзалізниця» протягом 2015-2020 рр. зменшила обсяги вантажоперевезень на 12,7% (-44,6 млн. тонн), а її частка в загальній структурі вантажоперевезень скоротилася майже на 10 п.п. (з 69,7% до 60,1%).

Найбільше зросли обсяги автомобільних вантажних перевезень (+44,1 млн. тонн)

«Укрзалізниця» найбільше втрачає на перевезенні українських вантажів (внутрішні + експорт): -33,2 млн. тонн за 2015-2020 рр.

4

Обсяги вантажоперевезень «Укрзалізницею» за напрямками в 2015-2020 рр., млн. тонн



«Укрзалізниця» втрачає обсяги перевезень через зростаючу вартість і не гнучке тарифоутворення

5

Динаміка обсягів вантажоперевезень Укрзалізниці та зміна середньозваженої ціни перевезення вантажу в 2015-2020 рр.

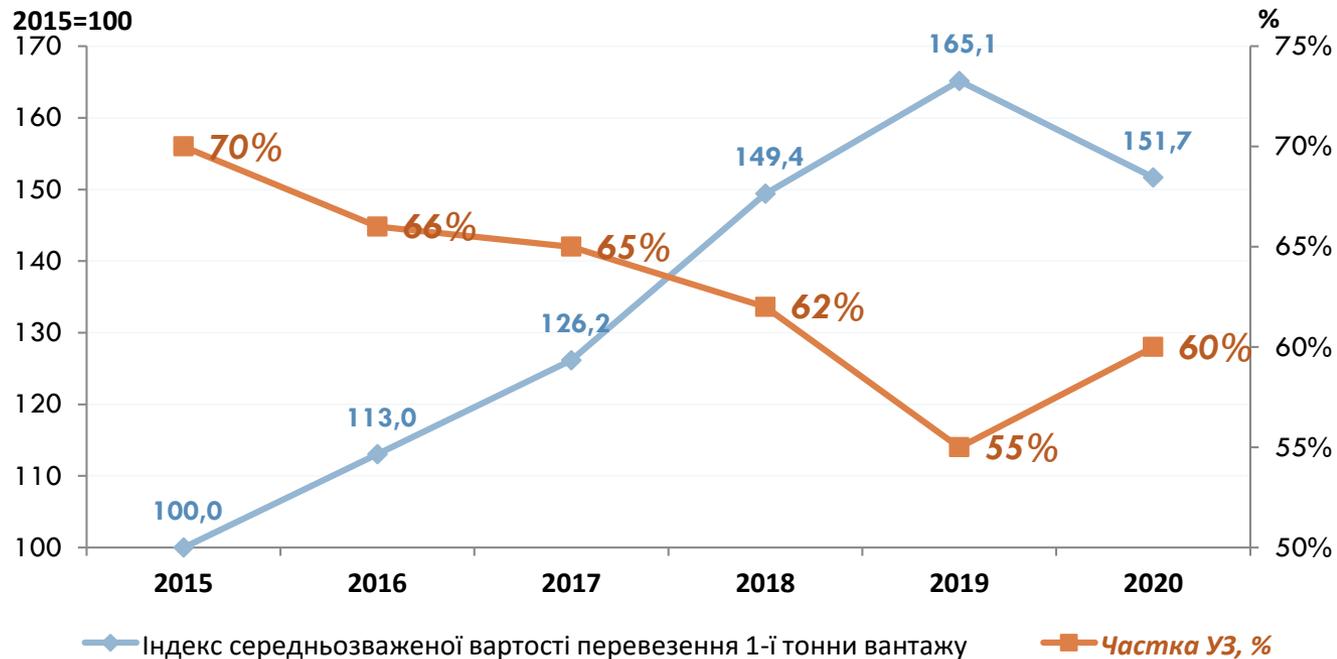


Збільшення вартості призводить до зменшення обсягів залізничних вантажоперевезень: наявний високий від'ємний **кореляційний зв'язок** між зміною вартості та обсягами залізничних вантажоперевезень $r = -0,935$

Важливо: зменшення вартості залізничних перевезень в 2020 році (за рахунок зниження вартості оренди вантажних вагонів) призупинило відтік вантажів із залізниці

6

Динаміка індексу середньозваженої вартості перевезення 1-ї тонни вантажу залізницею та питома вага УЗ на ринку вантажних перевезень в 2015-2020рр.



Зменшення середньозваженої вартості залізничних вантажоперевезень в 2020 році на фоні падіння економіки, дало змогу збільшити присутність Укрзалізниці на ринку вантажних перевезень з 55% в 2019 р. до 60% в 2020 р.

Зменшення обсягів залізничних вантажоперевезень на користь автоперевезень збільшує витрати бюджету України на ремонт та будівництво автодоріг

7

Обсяг залізничних вантажних перевезень та витрати бюджету України на дорожнє господарство в 2015-2020 рр.



Взаємозв'язок між обсягами вантажоперевезень та витратами бюджету України на дорожнє господарство підтверджено **кореляцією**: $r = -0,88$ (від'ємна сильна кореляція). Тобто, чим **нижчі обсяги залізничних вантажоперевезень** – тим **вищі витрати бюджету України на ремонт та будівництво доріг**.

Згідно даних Мінінфраструктури України, **збільшення на 1 млн. тонн перевезень вантажів автотранспортом вимагає додатково 1 млрд. грн. на ремонт автошляхів** протягом 4 років.

Зменшення обсягів вантажоперевезень «Укрзалізницею» в 2015-2020 рр. відбувається на фоні суттєвого погіршення технічного стану основних засобів компанії

8

□ Локомотиви:

- середній показник **зношеності** вантажних локомотивів складає **99%**, середній **вік** тепловозів становить **31 рік**, електровозів – **41 рік**.
- **основна частина** вантажних локомотивів має **вік понад 30 років** (1854 од., або 80%), і вимагає заміни або капітально-відновлювального ремонту.
- **із загального парку** магістральних вантажних локомотивів 2278 од. **експлуатується** лише **половина** (1207 од.).

□ Парк вантажних вагонів:

- понад **90% вагонів** «Укрзалізниці» мають **вік >25 років**
- **менше половини парку** вантажних вагонів знаходяться у **робочому стані** (48,5 тис. од. з 104,9 тис. од.).

□ Залізничні колії:

- **капітального ремонту** і реконструкції **потребують** понад 11 тис. км залізничних колій, або **28%** від загальної протяжності експлуатованих **колій**.

Високий рівень зношеності локомотивів, вагонів і дорожньої інфраструктури став можливим через значне хронічне недоінвестування «Укрзалізниці»

Сегмент залізничних вантажних перевезень залишається високоприбутковим, однак питання збитковості пасажирських досі не вирішене

9

Динаміка генерованої EBITDA “Укрзалізниці” від вантажних та пасажирських перевезень, загальна EBITDA в 2016-2020 рр., млрд. грн



- рентабельність вантажних залізничних перевезень по EBITDA впродовж 2016-2020 рр. – становила 30-52%, операційна рентабельність – 17-29%.
- пасажирські перевезення дуже збиткові...

Згенеровані від вантажних залізничних перевезень УЗ кошти використовуються не за призначенням

10

Динаміка генерованої EBITDA від вантажних перевезень у порівнянні до запланованих та фактичних обсягів інвестицій УЗ в 2016-2020 рр., млрд. грн



- **Кожне** попереднє рішення щодо зростання залізничних тарифів обґрунтовувалося необхідністю оновлення основних засобів «Укрзалізниці» (вагони, локомотиви, інфраструктура).
- **Сумарний** обсяг згенерованої компанією EBITDA від вантажних перевезень протягом 2016-2020 рр. склав 127,3 млрд. грн., що в півтора рази перевищує сукупний обсяг запланованих інвестицій за аналогічний період (83,1 млрд. грн.), та в 2,3 рази перевищує фактичний обсяг інвестицій (55,1 млрд. грн.)

Водночас, “Укрзалізниця” має зростаюче непродуктивне фінансове навантаження

11

Сукупне непродуктивне навантаження УЗ в 2016-2020 рр., млрд. грн

Показник	Ф2016	Ф2017	Ф2018	Ф2019	2020*	Всього 2016-2020
Субсидування пасажирських перевезень	6,9	10,0	12,4	12,8	12,9	54,9
Земельний податок*	1,0	1,7	1,1	4,0	3,6	11,5
Акциз на дизельне пальне**	1,0	1,6	1,5	1,3	1,2	6,5
Сукупне непродуктивне навантаження	8,8	13,2	14,9	18,1	17,7	72,9
Обсяг перевезених вантажів, млн. т	343,4	339,6	322,2	312,9	305,5	1623,6
Непродуктивне навантаження на 1 т вантажу, грн/т	25,75	38,9	46,39	58	58,05	44,89

*згідно звітності по МСФО АТ «Укрзалізниця» **розрахункове*** очікуваний рівень, розрахункове, на базі затвердженого Консолідованого фінплану та враховуючи рівень витрат 2020 року

- **Субсидування пасажирських перевезень щороку збільшується.**
- З 1 січня 2019 року УЗ сплачує податок на землю. В європейських країнах, залізничні колії не обкладаються податком на землю.
- **Акциз на дизпаливо є платою за користування автошляхами. Сплачуючи акциз на дизпаливо УЗ фактично субсидує розвиток автотранспорту, що є її конкурентом.**

Непродуктивне навантаження на 1 т вантажу для бізнесу постійно зростає

12



Тарифні ініціативи “Укрзалізниці” 2021 року

13

Міністерство інфраструктури України 6 липня 2021 року оприлюднило проект Наказу «Про внесення змін до Коефіцієнтів, що застосовуються до тарифів Збірника тарифів на перевезення вантажів залізничним транспортом у межах України та пов’язані з ними послуги» (далі по тексту – проект Наказу) .

Проект Наказу передбачає наступне:

- встановлення тарифів для вантажів позакласної групи на нині діючому рівні для вантажів 1-го тарифного класу;
- поступове збільшення рівня тарифів на перевезення нинішньої групи вантажів 1-го тарифного класу на 8% з 01.09.2021 та ще на 20,4% з 01.01.2022;
- поступове збільшення рівня тарифів на перевезення вантажів 2-го тарифного класу на 8% з 01.09.2021 та ще на 6,5% з 01.01.2022;
- встановлення коефіцієнту до тарифів Збірника тарифів, який застосовується до тарифних схем 14 і 17, при розрахунку тарифу за перевезення з-під вивантаження вантажів 1-го тарифного класу і вантажів позакласної групи під наступне навантаження на рівні тарифів з-під вивантаження вантажів 2-го тарифного класу, продуктів харчування та енергетичних газів під наступне навантаження.

Очікувані наслідки від тарифних ініціатив для окремих секторів економіки країни

14

Прогнозна зміна річних обсягів виробництва за видами економічної діяльності внаслідок зміни тарифів на залізничні вантажоперевезення

Види діяльності	Зміна обсягів виробництва	
	млн. т	млрд. грн. (в цінах 2019 р.)
Добування кам'яного та бурого вугілля	- 2,0	-4,75
Добування металевих руд, інших корисних копалин та розроблення кар'єрів; надання допоміжних послуг у сфері добувної промисловості та розроблення кар'єрів	-3,5	-4,54
Виробництво іншої неметалевої мінеральної продукції	-1,5	-0,97
Всього	-7,0	-10,26

Як свідчать проведені розрахунки, запропоновані тарифні ініціативи, у випадку збереження обсягів вантажоперевезень на рівні 2020 року, збільшать доходи «Укрзалізниці» на 1,87 млрд. грн. в 2021 році, і на 11 млрд. грн. в 2022 році. Сумарно додаткові доходи «Укрзалізниця» в 2022 році складуть **12,9 млрд. грн.**

Пропоновані тарифні ініціативи «Укрзалізниці» можуть скоротити залізничні вантажоперевезення в обсязі ~30 млн. тонн/рік, та зменшити обсяги виробництва окремих видів продукції на 7 млн. тонн/рік. Водночас, до 10 млн. тонн вантажів можуть бути переорієнтовані на автотранспорт (зерно, мінерально-будівельні, міндобрива, цемент).

Тарифні ініціативи «Укрзалізниці» негативно вплинуть на основні макроекономічні показники

15

Очікувані зміни у валовому випуску, ВДВ та зовнішній торгівлі української економіки внаслідок запровадження тарифних ініціатив УЗ, млрд. грн. в цінах 2020 р.

Вид економічної діяльності	ВВП	Валовий випуск	ВДВ	Експорт	Імпорт	Оплата праці найманих працівників
Сільське, лісове господарство та рибальство		-0,08	-0,03	0,00	-0,00	-0,01
Промисловість		-15,60	-5,72	-5,13	2,70	-2,94
<i>в т.ч. добувна промисловість</i>		-10,49	-4,45	-4,37	4,22	-2,19
<i>переробна промисловість</i>		-3,24	-0,69	-0,76	-1,52	-0,44
<i>постачання е/е, газу пари та кондиц. повітря</i>		-1,81	-0,56	0,00	0,00	-0,28
Будівництво		-0,25	-0,05	0,00	-0,00	-0,02
Транспорт		-0,81	-0,37	0,00	-0,14	-0,22
Послуги		-2,45	-1,30	0,00	-0,13	-0,62
Всього	-8,2	-19,18	-7,46	-5,13	2,43	-3,81

*Розраховано на базі даних таблиці «витрати випуск» за 2019 р., дефлятор ВВП в 2020 р. – 9,8%

Реалізація тарифних ініціатив «Укрзалізниці» в 2022 році призведе до зниження обсягів валового випуску продукції в Україні на 0,21%, ВДВ – на 0,2% і експорту – на 0,29%, та збільшення обсягів імпорту на 0,11%.

Фонд заробітної плати найманих працівників зменшиться на 0,2%.

Найбільше постраждають підприємства добувної і переробної промисловості, що виробляють низько вартісну продукцію.

Очікуване зменшення кількості працюючих через скорочення обсягів виробництва складе ~26 тис. осіб

16

Очікувана зміна рівня зайнятості внаслідок зміни залізничних тарифів на вантажні перевезення

Сектор / вид діяльності	Продуктивність млн. грн. / працюючого	Зміна доданої вартості, млн. грн. в цінах 2019 р.	Зміна зайнятості, тис. працюючих
Сільське, лісове господарство та рибальство	0,143	-32	-0,22
Промисловість	0,319	-5 717	-17,92
Будівництво	0,181	-46	-0,25
Транспорт	0,269	-365	-1,36
Послуги	0,225	-1 300	-5,78
Всього			-25,53

Найбільше скоротиться кількість працюючих у промисловості (-18 тис. чол.)

Обсяги податкових надходжень в 2022 році зменшаться на 2,2 млрд. грн.

17

Очікувані зміни обсягів податкових надходжень в 2022 році внаслідок зміни залізничних тарифів на вантажні перевезення, млн. грн. (в цінах 2020 року)

	% ВВП в 2020	млн. грн.
Зміна ВВП		-8 206
Податок на доходи фізичних осіб	7,0%	-574
Податок на прибуток	2,8%	-230
Податок на додану вартість	9,6%	-788
Інші податки	7,7	-632
Всього податкових надходжень	27,1%	-2 224

- В 2022 році податкові надходження до бюджетів усіх рівнів внаслідок зміни залізничних тарифів на вантажні перевезення скоротяться на 2,2 млрд. грн. у цінах 2020 року.
- 10 млн. тонн вантажів, що можуть бути переорієнтовано на автотранспорт додатково «коштуватимуть» до 10 млрд. грн. державному бюджету України на дорожнє господарство впродовж наступних 4-х років.

Важливо: діяльність «Укрзалізниці» продовжує здійснюватись в умовах значних диспропорцій

18

Ключові диспропорції у діяльності “Укрзалізниці”:

- **крос-субсидування сегменту пасажирських перевезень за рахунок вантажних;**
- **значний знос основних фондів, непрозорість формування інвестиційної складової тарифу та постійне невиконання інвестиційної програми;**
- **непрофільне податкове навантаження, а саме сплата у ціні товару акцизу на дизельне паливо та податку на землю;**
- **відсутність мотиваційної системи знижок у вантажоперевезеннях.**

Без усунення існуючих диспропорцій, “Укрзалізниця” не покращить фінансовий стан і не відновить своїх позицій на ринку вантажоперевезень