



№ 11/10-1650

УКРАЇНА

# МІНІСТЕРСТВО ІНФРАСТРУКТУРИ УКРАЇНИ

пр-т Перемоги, 14, м. Київ, 01135, Україна  
тел.: (+38 044) 351-40-96, 351-49-20, 351-40-01, факс тел.: (+38 044) 351-48-45  
www.mtu.gov.ua, код ЄДРПОУ 37472062

Верховна Рада України  
Народному депутату України  
Колеснікову Д. В.

Шановний Дмитре Валерійовичу!

Міністерство інфраструктури України відповідно до листа Секретаріату Кабінету Міністрів України від 28.12.2016 № 46860/1/1-16 та на виконання доручення Прем'єр-міністра України від 04.01.2017 № 46860/3/1-16 розглянуло Ваш депутатський запит від 08.12.2016 № 37/180, оголошений на засіданні Верховної Ради України 09.12.2016 та надісланий листом першого заступника Голови Верховної Ради України від 09.12.2016 № 11/10-1650, щодо вирішення проблемних питань залізничного транспорту України та надає відповідну інформацію.

Додаток (тільки адресату): на 6 арк.

З повагою

Міністр

В. Омелян

\*

303598



Менделєв С.О., 3514963

10:10

№1879/45/10-17 від 06.03.2017 на №46860/1/1-16 від 28.12.2016

*1. Щодо підвищення операційної ефективності та оптимізації витрат залізничного транспорту.*

Основною метою діяльності ПАТ «Укрзалізниця» є задоволення потреб держави, юридичних і фізичних осіб у безпечних та якісних залізничних перевезеннях, забезпечення ефективного функціонування та розвитку залізничного транспорту, створення умов для підвищення конкурентоспроможності галузі та отримання прибутку від провадження підприємницької діяльності.

Для забезпечення підвищення операційної ефективності та оптимізації витрат вживається цілий комплекс заходів за різними сферами діяльності товариства, серед яких можна виділити наступні:

1) оптимізація процесу закупок за рахунок впровадження нової політики закупівель – проведення закупівель з використанням системи PROZORRO, проведення попереднього цінового моніторингу, спрощення тендерної документації для уникнення блокування процедур, зміна складу тендерних комітетів;

2) покращення сервісу обслуговування вантажовласників шляхом впровадження автоматизованого розподілу вагонів, сервісу реагування на скарги, удосконалення плану формування поїздів, зміна технології роботи дільниць та сортувальних станцій (в залежності від умов експлуатації), підвищення рівня маршрутизації, проведення роботи з подовження плечей обслуговування локомотивів та вагонів;

3) покращення сервісу обслуговування пасажирів – впровадження сервісу реагування на скарги, продажу квитків через мобільний додаток, повернення в експлуатацію поїздів Шкода, призначення поїздів на нові напрямки руху;

4) виконання підвищених обсягів ремонту та капітальних інвестицій на основні засоби (вагони, локомотиви тощо) для покращення їх технічного стану та забезпечення потреб економіки та населення в перевезеннях;

5) проведення виваженої кредитної політики – мінімізація валютних ризиків, проведення реструктуризації кредитної заборгованості, поступове її погашення, досягнення домовленостей з банками щодо не нарахування штрафів та пені;

6) реалізація металобрухту на конкурсних засадах;

7) використання старопридатних матеріалів за рахунок зменшення собівартості ремонту основних засобів;

8) зменшення собівартості ремонтно-колійних робіт та витрат на поточне утримання колії за рахунок використання високопродуктивної колійної техніки, економії паливно-енергетичних ресурсів (дизельного палива, електроенергії), оптимізації контингенту за рахунок приведення його до обсягів виконуваних робіт, виконання робіт у довготривалі вікна, продовження терміну експлуатації рейок за



рахунок їх наплавлення, шліфування та репрофілювання, відновлення елементів стрілочних переводів методом наплавлення, переукладання рейок з боковим зносом зі зміною робочого канту, ліквідації місць тимчасового відновлення в рейкових плітках безстикової колії рейкозварювальними машинами та алюміно-термітним зварюванням, посилення кривих радіусом менше 650 м роздільним скріпленням, реновації староприсадибної решітки для повторного вкладання.

Разом з цим наразі проводяться структурні перетворення залізничної галузі, направлені на формування нової бізнес-моделі, яка передбачає управління крупними організаційно та фінансово відокремленими бізнес-блоками, що групуються у виробничо-технологічні вертикалі, з урахуванням узагальнених задач, технологій та додаткових синергетичних ефектів від скоординованої діяльності.

Цільова бізнес-модель визначає збалансований і взаємопов'язаний розвиток ПАТ «Укрзалізниця» та групи залежних товариств у п'яти ключових виробничо-технологічних вертикалях:

#### I. Вантажні перевезення і логістика.

Стратегічним пріоритетом розвитку вертикалі, крім надання переважно послуг з перевезень, є вибудовування її як бізнесу з надання вантажовласникам комплексних інтегрованих послуг за принципом "від дверей до дверей"; послідовне розширення спектра послуг від 2PL до 3PL та 4PL; формування глобальних логістичних ланцюжків.

#### II. Пасажирські перевезення та сервіс.

Стратегічним пріоритетом розвитку цієї вертикалі є розширення спектра надаваних сучасних транспортних послуг, що передбачають прискорення та збільшення мультимодальності перевезень, підвищення якості сервісу в поїздах та супутніх перевезеннях сферах.

Здійснення та масштаби цього бізнесу безпосередньо пов'язані з державною політикою щодо підвищення територіальної мобільності населення, забезпечення соціальних перевезень, регулювання міжвидової конкуренції.

#### III. Інфраструктура.

Стратегічні пріоритети розвитку інфраструктури визначаються її природно-монопольним характером і полягають у скороченні витрат, збільшенні можливостей для створення нових перевізних та логістичних продуктів (швидкість, надійність, підвищення провізних спроможностей), модернізації мережі. Специфікою розвитку вертикалі є державна власність на стратегічні об'єкти інфраструктури та збереження державного регулювання, необхідність забезпечення публічності та рівнодоступності послуг для всіх клієнтів.

#### IV. Промисловість, інженерно-технічне та матеріальне забезпечення.

Стратегічним пріоритетом розвитку цієї вертикалі є концентрація функцій та потужностей з ремонту, модернізації, побудови та сервісного обслуговування залізничного рухомого складу а також оптимізація системи ремонту рухомого складу з впровадженням сервісного обслуговування протягом його життєвого циклу. Формування вертикалі здійснюється шляхом утворення локомотивного бізнес-блоку на базі афілійованих локомотиворемонтних заводів, філій з ремонту і сервісного обслуговування локомотивів та філій з ремонту і сервісного обслуговування вантажних вагонів, а також їх трансформація у господарські товариства з подальшим змаганням на ринку за отримання замовлень як у секторі Групи УЗ, так і в інших секторах ринку.



## V. Інформаційні технології.

Стратегічним пріоритетом розвитку цієї вертикалі є підвищення ефективності діяльності ПАТ «Укрзалізниця», забезпечення конкурентних переваг залізничного транспорту за рахунок впровадження сучасних технологій управління з використанням інформаційних та інформаційно-телекомунікаційних систем, надання повного комплексу інформаційних та технологічних послуг для всіх користувачів залізничної інфраструктури України.

### *2. Щодо забезпечення адаптації галузі до сучасних умов та потреб економіки країни.*

Діяльність залізничного транспорту, як частини єдиної транспортної системи країни, стабільне та ефективне функціонування якої забезпечує необхідні умови обороноздатності, національної безпеки, сприяє нормальному функціонуванню всіх галузей суспільного виробництва, соціальному, економічному розвитку та міжнародному співробітництву України.

Залізничний транспорт є базовою галуззю економіки України – частка залізниць у вантажообігу країни складає 58% (82% без урахування трубопровідного транспорту), тому потреби у перевезеннях в експортному, імпортному та внутрішньому сполученні, здебільшого, залежать від середньорічних темпів зростання або падіння української економіки.

На основні показники перевезень впливає поглиблення співпраці з ЄС, розширення присутності вітчизняного товаровиробника на світових ринках і подальший розвиток економіки. У прогностичні роки в експортному та внутрішньодержавному сполученні основними вантажами будуть руда, вугілля, мінбудматеріали, чорні метали, в імпортному – вугілля та нафтопродукти.

Наявне різке падіння транзитних перевезень обґрунтоване політикою Російської Федерації як основної транзитотворюючої країни для України в частині максимального перерозподілу зовнішньоторговельних вантажів на користь російських портів.

У разі динамічної моделі зростання економіки, яка передбачає вигідні інвестиції, деескалацію конфлікту на Сході України, розвиток конкуренції, модернізацію виробництва тощо, попит на перевезення залізничним транспортом може бути значно більшим.

На всіх етапах розвитку ПАТ «Укрзалізниця», формування вертикально інтегрованих за видами діяльності філій та залежних від нього господарських товариств, подальшої побудови ефективної транспортно-логістичної Групи УЗ новостворювані організаційно-управлінські системи повинні містити повний набір компетенцій та процесів, що дозволятимуть:

- сформувати та реалізовувати єдину корпоративну стратегію;
- проводити єдині корпоративні політики (фінансову, технічну, кадрову, соціальну, інформаційну та ін.);
- ефективно координувати виробничу діяльність підприємств, що входять до Групи УЗ;
- забезпечувати управління ефективністю та якістю послуг, відносинами з клієнтами, партнерами, суспільством та органами влади.



Комплекс організаційно-управлінських заходів щодо забезпечення сталого функціонування товариства та Групи УЗ в цілому реалізовуватиметься у два основних етапи.

На першому етапі (до 2020 р.) передбачається:

- удосконалення нормативно-правової бази, необхідної для подальшого реформування;
- поступове впровадження цільової організаційної структури ПАТ «Укрзалізниця» шляхом формування з наявних та утворюваних структур виробничо-технологічних вертикалей за видами діяльності: вантажні перевезення і логістика, пасажирські перевезення та сервіс, інфраструктура, промисловість, інженерно-технічне та матеріальне забезпечення, інформаційні технології;
- впровадження механізму розподілу фінансових потоків за видами господарської діяльності, автоматизованих систем обліку та управління;
- створення організаційно-правових умов для дієвого функціонування механізму державної підтримки соціальних пасажирських перевезень;
- удосконалення тарифної політики, забезпечення вільного ціноутворення у конкурентних секторах ринку транспортних послуг;
- розробка та реалізація Стратегії мінімізації валютних ризиків;
- розробка та запровадження Програми економії витрат;
- розробка (актуалізація) фінансової моделі ПАТ «Укрзалізниця»;
- здійснення заходів щодо реструктуризації боргових зобов'язань;
- створення системи управлінського обліку, що включатиме в себе збалансовану систему показників роботи ПАТ «Укрзалізниця» та Групи УЗ з урахуванням необхідності ведення прогнозних даних показників клієнтоорієнтованості, створення єдиного аналітично-статистичного сховища даних;
- оптимізація активів ПАТ «Укрзалізниця» та Групи УЗ.

На другому етапі (до 2025 р.) передбачається:

- побудова системи формування соціального замовлення у сегменті пасажирських перевезень далекого сполучення шляхом укладання відповідних договорів з уповноваженим державним органом;
- забезпечення фінансування приміських пасажирських перевезень через укладання договорів з місцевими органами влади;
- впровадження режиму вільного доступу до залізничної інфраструктури та системи оплати такого доступу, порядку розподілу пропускної спроможності інфраструктури (починаючи з 2022 р.).

Залізничний транспорт у взаємодії з іншими видами транспорту (річковий, морський, автомобільний, трубопровідний) повинен своєчасно і якісно здійснювати внутрішні та міжнародні перевезення вантажів, забезпечувати безпеку руху, розвивати сферу транспортного обслуговування промислових галузей України.

Перевагами залізничного транспорту для вантажних перевезень у першу чергу є розгалужена мережа залізниць, універсальність для перевезення усіх видів вантажів, сильний технічний потенціал, порівняно низька собівартість перевезення, надійність, безпека, потужна пропускна спроможність, низька залежність від кліматичних умов, екологічність.

З метою планомірного (протягом 5 років) оновлення рухомого складу за рахунок придбання, модернізації та капітальних ремонтів тягового рухомого

складу, пасажирських та вантажних вагонів, електро та дизельпоїздів і рейкових автобусів розроблено Програму (прогнозу) оновлення рухомого складу ПАТ «Укрзалізниця» на період до 2021 року (далі – Програма). Програмою передбачено наступне.

У локомотивному господарстві – оновлення та оптимізація парку локомотивів для забезпечення прогнозованих обсягів перевезень. Підвищення ефективності і скорочення витрат експлуатаційної роботи за умови мінімізації інвестиційних коштів та використання залишкового ресурсу наявних активів.

У період до 2021 року планується поповнення парку магістральними вантажними (40 од.) та пасажирськими (10 од.) двосистемними електровозами, односистемними вантажними постійного і змінного струму відповідно (85 од.) та (75 од.), а також магістральними вантажними (52 од.) тепловозами з асинхронним приводом.

У вагонному господарстві – оновлення парку шляхом закупівлі нових вагонів та модернізація вагонів з подовженням їх терміну експлуатації.

У період до 2021 року буде закуплено 35763 одиниць вантажних вагонів, в т.ч. зерновозів 4200, критих вагонів – 3050, піввагонів – 23910, обкотишовозів – 700, цементовозів – 1550, та подовжено терміни експлуатації 57681 одиниць.

У пасажирському господарстві. Для утримання парку пасажирських вагонів у кількості, необхідній для задоволення потреб населення в пасажирських перевезеннях, впродовж наступних п'яти років наряду з модернізацією наявного парку планується придбати 440 нових вагонів.

У господарстві приміських пасажирських перевезень. Для забезпечення потреб населення у приміських пасажирських перевезеннях буде здійснюватися, перш за все, закупівля нового моторвагонного рухомого складу (до 2021 року – 46 од.) та проводитися в заводських умовах ремонт та модернізація наявного моторвагонного рухомого складу.

Потреба у фінансуванні заходів Програми складає 103,82 млрд. грн. в тому числі придбання рухомого складу – 85,4 млрд. грн., капітальний ремонт рухомого складу з подовженням терміну служби та модернізацією (вантажні, пасажирські та маневрові локомотиви) - 7,4 млрд. грн., капітальний та деповський ремонт вантажних вагонів – 4,1 млрд. грн., капітальний ремонт пасажирських вагонів – 5,1 млрд. грн., капітальний ремонт моторвагонного рухомого складу – 1,8 млрд. грн.

Реалізація Програми дозволить вирішити головну проблему галузі, забезпечити її стабільну й ефективну діяльність та розвиток ефективним рухомим складом.

Ефект від реалізації Програми:

забезпечення потреб економіки України у вантажних і пасажирських перевезеннях;

збереження соціальної ролі залізничного транспорту в забезпеченні мобільності населення;

покращення показників продуктивності рухомого складу на 10-15%;

забезпечення можливості збільшення перевезень пасажирів з обмеженими фізичними можливостями;

підвищення рівня безпеки руху поїздів;

підвищення рівня екологічності залізничного транспорту;



сприяння підвищенню макроекономічних і соціальних показників розвитку різних галузей економіки, створенню нових робочих місць.

Реалізація заходів, визначених Програмою, дасть змогу протягом 2016-2021 років підвищити ефективність роботи залізничного транспорту України.

### *3. Щодо підготовки комплексної стратегії розвитку транспортної галузі.*

На сьогодні доопрацьовується проект Стратегії розвитку ПАТ «Укрзалізниця», ключовим завданням якої є розробка окремих стратегій та програм розвитку господарств галузі за напрямками діяльності, а також їх синхронізація між собою та інтеграція до проекту документу.

Планом пріоритетних дій Уряду на 2016 рік (пункт 4 «Продовження структурної реформи ПАТ «Укрзалізниця» таблиці «Кроки, які планується здійснити до кінця року» пункту 7 «Реформування залізничного транспорту» розділу III «Модернізація інфраструктури») передбачено здійснення кроків щодо продовження структурної реформи ПАТ «Укрзалізниця» в частині створення вертикально інтегрованої (за видами бізнесу) системи управління товариства.

На сьогодні в структурі ПАТ «Укрзалізниця» створено 31 філія, з яких 6 регіональних – на базі майнових комплексів залізниць та 25 – функціональних (на базі майнових комплексів підприємств), а також 2 представництва Товариства: в Польщі та країнах Балтії, в Російській Федерації та Республіці Білорусь, відповідні відомості, внесено до Єдиного державного реєстру юридичних осіб, фізичних осіб-підприємців та громадських формувань.

У ПАТ «Укрзалізниця» триває робота щодо формування нової бізнес-моделі розвитку товариства та визначення ключових пріоритетів щодо внутрішніх трансформацій, утворення вертикально-інтегрованих виробничо-технологічних вертикалей, соціального та організаційного розвитку. Прийнято рішення утворити робочу та проектні групи за участю міжнародних та вітчизняних експертів, метою яких є розробка Стратегії розвитку ПАТ «Укрзалізниця», у тому числі визначення планів реорганізації, першочергових завдань розвитку, ключових параметрів стратегії розвитку, інвестиційних потреб на оновлення основних засобів як для ПАТ «Укрзалізниця» в цілому, так і у розрізі виробничо-технологічних та функціональних вертикалей.

Подальші кроки з реформування залізничного транспорту передбачають продовження виконання заходів із створення вертикально-інтегрованої системи управління залізничним транспортом та впровадження оптимізованої структури апарату ПАТ «Укрзалізниця», зокрема на підставі ретельного вивчення економічної та технологічної доцільності передбачається утворення філій та залежних господарських товариств у ключових виробничо-технологічних вертикалях: вантажні перевезення і логістика, пасажирські перевезення та сервіс, інфраструктура, промисловість.

Після затвердження Стратегії розвитку ПАТ «Укрзалізниця» буде розроблено відповідний деталізований план заходів з її реалізації та план розробки нормативно-правових актів, необхідних для подальшої ефективної роботи товариства.



*4. Щодо активізації інвестиційної діяльності та розробки конкретного плану дій по залученню іноземних та вітчизняних інвесторів.*

Згідно з проектом плану капітальних інвестицій на 2017 рік за рахунок коштів інвесторів передбачена реалізація проектів на суму 103,1 млн. грн., у тому числі будівництво (реконструкція) приєднань електроустановок – 97,6 млн. грн.

Також, у 2017 році передбачено залучення довгострокових кредитів у сумі 12,7 млрд. грн., з яких 0,6 млрд. грн. – це кредитні кошти ЄІБ (для будівництва Бескидського тунелю); 2,3 млрд. грн. – кошти ЄБРР (на придбання вантажних вагонів); 1,78 млрд. грн. – кошти на закупівлю вантажних вагонів; 1,8 млрд. грн. – кошти KfW (на придбання нових локомотивів); 2,2 млрд. грн. – це кредитні кошти ЄІБ (на електрифікацію ділянки Долинська-Миколаїв-Колосівка); 4,1 млрд. грн. – право на рефінансування діючих зобов'язань.

*5. Щодо підвищення якості наданих послуг згідно з міжнародними та європейськими стандартами.*

ПАТ «Укрзалізниця» проводиться розробка єдиних стандартів спрямованих на покращення якості сервісного обслуговування в пасажирському господарстві.

Одним із дієвих кроків у даному напрямку стало встановлення єдиних цін на комплекти постільних речей у купейних та плацкартних вагонах у поїздах категорії «Нічний Експрес», «Нічний швидкий», «Нічний пасажирський» та комплекти постільних речей в вагонах СВ та РІЦ поїздів вищезазначених категорій.

Розроблено стандарт харчування в пасажирських поїздах та виготовлення упаковки для продуктів із нанесенням логотипу "ПАТ «УЗ», опрацьовується питання визначення єдиного постачальника продукції для всіх пасажирських поїздів.

Розроблено та розміщено у кожному вагоні Пам'ятку для пасажирів з витягами з нормативних актів щодо обов'язків ПАТ «Укрзалізниця» та прав пасажирів при користуванні послугами залізничного транспорту.

Проведено пілотний проект із впровадження прибирально-екіпірувальних бригад для прибирання внутрішніх приміщень та зовнішньої обмивки, дезінфекції, забезпечення водою, паливом, екіпірування постільними речами, знімним інвентарем, продуктами харчування.

Затверджено стандарти комунікацій «пасажир – поїзна бригада», якими передбачено порядок дій поїзної бригади під час виникнення позаштатних ситуацій, який поширюється на працівників поїзних бригад задіяних в обслуговуванні пасажирів. Порядок визначає основні дії працівників у разі незапланованої зупинки (стоянки) поїзда, несправності системи кондиціонування повітря, тощо.

Затверджено єдині норми видачі витратних матеріалів для екіпіровки вагонів. Впровадження зазначених норм з одного боку має на меті задовольнити потреби пасажирів у санітарно-гігієнічних засобах, забезпечити належну якість прибирання вагонів, а з другого боку сприяти раціональному використанню зазначених засобів та економії витрат.

З метою підвищення рівня обслуговування пасажирів в поїздах, керівництвом правління ПАТ «Укрзалізниця» прийнято рішення та запроваджено видачу безкоштовних сніданків пасажирам, що слідує за проїзними документами у міжнародному сполученні за напрямками Київ – Прага, Київ – Братислава, Київ – Будапешт та безкоштовну видачу води без газу виробництва структурних



підрозділів ПАТ «Укрзалізниця» у вагонах вищої категорії СВ для пасажирів у міжнародному та внутрішньодержавному сполученнях.

Для покращення якості обслуговування пасажирів на залізничному транспорті та враховуючи той факт, що у 2017 році в країні планується проведення музичного конкурсу «Євробачення-2017» для зручності гостей міста та країни в цілому на позакласних вокзалах (у тому числі і обласних 1 класу) поетапно здійснюється дублювання оголошень англійською мовою. На сьогодні на вокзалах Київ-Пасажирський, Львів, Суми, Харків-Пасажирський (на останньому тільки для поїздів Інтерсіті+) вже здійснюється дублювання оголошень по гучномовному зв'язку англійською мовою. Також готується дублювання оголошень для вокзалу Полтава-Південна, яке буде впроваджено найближчим часом.

Для решти вокзалів наразі проводиться робота з перекладу текстів та запису на електронні носії інформації.

Крім того, з грудня 2016 року, з початку введення нового графіку пасажирських поїздів на 2016/2017 роки виготовлено та розміщено у кожному вагоні розклад руху поїздів на українській та англійській мові.

Також, під час здійснення оголошень по гучномовному зв'язку інформації про початок нумерації вагонів у поїзді («голова», «хвіст») пасажирам важко зорієнтуватись із напрямком руху (прибуття, відправлення) поїзда та визначенням «голови», «хвоста» поїзда і відповідно створює певні незручності та нескординовані потоки пасажирів. З метою вирішення ситуації та більш широкого орієнтування пасажирів було запроваджено із введенням нового графіку руху поїздів на 2016/2017 роки оголошення по гучномовному зв'язку про початок нумерації вагонів у поїзді відповідно зі східної чи західної сторони вокзалу, платформ.

При цьому, забезпечено розміщення інформаційних вказівників при вході/виході на перони та на підземних пішохідних переходах з обох сторін відповідними вивісками.

Дане впровадження суттєво спростить орієнтування пасажирів на вокзалному комплексі Київ-Пасажирський.

Крім того, постійно проводиться оновлення інформації в доступній формі для осіб з інвалідністю різних нозологій (з порушенням зору, слуху, опорно-рухового апарату, інтелектуального розвитку тощо), а саме: облаштування відповідними піктограмами та символами, що застосовуються в міжнародній практиці та у відповідності до ДСТУ-Н В.2.2-31-2011 «Настанови з облаштування будинків і споруд громадського призначення елементами доступності для осіб з вадами зору та слуху», розташування пристосованих для осіб з інвалідністю та інших маломобільних груп населення місць та послуг.

#### *6. Щодо удосконалення фінансово-економічної системи ПАТ «Укрзалізниця».*

Діяльність ПАТ «Укрзалізниця» наразі повністю спрямована на фінансове оздоровлення компанії, метою якої є виведення компанії на шлях сталого розвитку та запровадження інвестиційної моделі для оновлення основних фондів. Нині триває активна робота щодо покращення структури кредитного портфелю шляхом заміщення строкових кредитів в іноземній валюті на відновлювальні кредитні лінії в національній валюті. Реалізація напрацьованих дозволить товариству зменшити фінансові витрати та знизити існуючі валютні ризики.



На сьогодні ПАТ «Укрзалізниця» успішно співпрацює з українськими державними банками як з питань поточного обслуговування, так і з питань реалізації стратегії рефінансування кредитного портфелю. Зокрема, компанією було успішно укладено кредитний договір із одним з великих державних банків – АБ «Укргазбанк». Запозичення структуроване у вигляді відновлювальної кредитної лінії в національній валюті України, що на відміну від строкових валютних кредитів, які наразі складають більшість кредитного портфеля товариства, дозволить зменшити витрати з обслуговування такого запозичення та забезпечить більш ефективне використання залишку коштів на рахунку.

Також, товариство успішно співпрацює з міжнародними фінансовими організаціями – Європейським банком реконструкції та розвитку, Європейським інвестиційним банком по проектах оновлення основних фондів та покращення інфраструктури, на умовах пільгового фінансування.

Крім того, в грудні поточного року ПАТ «Укрзалізниця» отримано від держателів євробондів підтримку фінансової стратегії товариства, на підтримку чого вже надано згоду на відмову від технічного дефолту та подовження терміну реструктуризації місцевої заборгованості товариством до кінця 2017 року. Тобто випадок невиконання зобов'язань за договором позики з Шортлайн Пі-Ел-Сі (євробонд) на сьогодні усунуто.

#### *7. Щодо впровадження тарифної політики згідно з реальними проблемами та потребами промислових галузей української економіки.*

Тарифна політика на перевезення вантажів залізничним транспортом визначається відповідно до законодавства України: законів України «Про ціни і ціноутворення», «Про транспорт», «Про залізничний транспорт», «Про природні монополії», Господарського кодексу України, постанов Кабінету Міністрів України від 25.12.1996 № 1548 і від 06.04.1998 № 457, інших нормативно-правових актів.

Зміна державно регульованих тарифів на перевезення вантажів залізничним транспортом прогнозується Мінекономрозвитку під час розробки Прогнозу економічного і соціального розвитку України.

На сьогодні Кабінетом Міністрів України прийнято постанову від 01.07.2016 № 399 «Про схвалення Прогнозу економічного і соціального розвитку України на 2017 рік та основних макропоказників економічного і соціального розвитку України на 2018 і 2019 роки», якою передбачається індексація державно регульованих тарифів на перевезення вантажів залізничним транспортом за двома сценарними розвитками на 25% або 44% відповідно.

Встановлення тарифів на перевезення пасажирів залізничним транспортом здійснюється відповідно до постанови Кабінету Міністрів України від 25.12.1996 № 1548 «Про встановлення повноважень органів виконавчої влади та виконавчих органів міських рад щодо регулювання цін (тарифів)», що передбачає один варіант затвердження тарифів і здійснюється наказом Мінінфраструктури за погодженням із Міністерством економічного розвитку та торгівлі, Спільним представницьким органом репрезентативних всеукраїнських об'єднань профспілок на національному рівні і Спільним представницьким органом сторони роботодавців на національному рівні та після державної реєстрації в Міністерстві юстиції набирають чинності.

При існуючому порядку ПАТ «Укрзалізниця» не має можливості оперативно реагувати на рівень тарифів відповідно до економічного становища в державі,



періоду року, розміру пасажиропотоку, часу продажу квитків, вихідних і святкових днів, пікових періодів року, попиту населення тощо.

Зміну тарифної політики закладено в проекті Закону України «Про залізничний транспорт», проект якого на сьогодні не прийнятий. Проектом Закону передбачено, що державному регулюванню на залізничному транспорті підлягають тарифи на послуги з доступу до інфраструктури залізничного транспорту, тарифи на послуги з перевезення пасажирів у соціальному сегменті перевезень регулюються через укладення договорів між перевізником та відповідним органом влади. На інші послуги залізничного транспорту будуть діяти вільні ціни.

Не прийняття Закону України «Про залізничний транспорт» (нова редакція) гальмує розвиток залізничного транспорту та не дозволяє встановлювати тарифи на економічно обґрунтованому рівні, що не забезпечує покриття економічно обґрунтованих витрат та отримання прибутку. Унеможливорює отримувати компенсацію різниці між економічно обґрунтованими та фактично встановленими тарифами суб'єктам господарювання при застосуванні державних регульованих тарифів.

На поточний момент, до прийняття Закону України «Про залізничний транспорт» та створення регуляторного органу, необхідно внести зміни до постанови Кабінету Міністрів України від 25.12.1996 № 1548, у якій передбачити право ПАТ «Укрзалізниця» на встановлення тарифів на перевезення пасажирів у всіх типах вагонів, всіх поїздів (крім загальних, плацкартних вагонів та вагонів з місцями для сидіння 2-го та 3-го класів для перевезення соціально незахищених верств населення) у внутрішньому та міжнародному сполученні без погодження із вищезазначеними органами влади.

При цьому державному регулюванню підлягатимуть тарифи на соціальні перевезення у загальних, плацкартних вагонах поїздів внутрішнього сполучення та вагонах 2 та 3-го класу регіональних поїздів.

Це дасть можливість своєчасного коригування тарифів (зниження, підвищення):

- на нерентабельні (збиткові) маршрути;
- в період стрибкоподібних змін попиту на пасажирські перевезення;
- для організованих груп пасажирів;
- в період коливання курсу валют для поїздів міжнародного сполучення;
- запровадження програм лояльності, тощо.

ПАТ «Укрзалізниця» проводить постійну роботу з органами державної влади щодо шляхів урегулювання питань стосовно відшкодування за пільгові перевезення.

Збитки від перевезення пасажирів за 2015 рік склали 7,5 млрд. грн., з них у далекому сполученні – 3,5 млрд. грн., а за оперативними даними 2016 року – 8,8 млрд. грн., у тому числі у далекому сполученні – 4,3 млрд. грн.

Заборгованість за пільгові перевезення за період 2011-2015 рр. становить 2 136,9 млн. грн.

Недостатній рівень компенсації з бюджетів усіх рівнів за надані послуги з перевезень пільгових категорій пасажирів, який з року в рік зменшується за 2013 рік склав – 32,5%, за 2014 – 28,4%, а за 2015 – лише 24,9%.

За 2016 рік перевезено пільгових категорій громадян на суму 793,7 млн. грн., компенсовано – 63,6 млн. грн., що становить 8,0 % від перевезених пільгових



категорій громадян. Заборгованість становить 730,1 млн. грн. Компенсація за пільговий проїзд пасажирів з державного бюджету надходить в мізерному обсязі – 18 млн. грн. та місцевих бюджетів – 45,6 млн. грн. На 2016 рік субвенція з державного бюджету місцевим бюджетам на компенсацію за пільговий проїзд окремих категорій громадян не передбачена.

В умовах обмеженості ресурсів державного бюджету для забезпечення належної компенсації підприємствам залізничному транспорту за пільгові перевезення необхідно визначити ефективний механізм фінансування компенсаційних виплат за пільговий проїзд, а саме передбачивши для громадян, які найбільш потребують соціального захисту, надання адресної грошової допомоги на оплату послуг за проїзд.

Заміна надання пільг адресною грошовою допомогою є найбільш виправданий варіант удосконалення соціального захисту громадян. Такий порядок дасть змогу забезпечити адресність та цільове використання права громадян на соціальний захист, економне їх споживання, зменшення витрат на реалізацію соціальних програм за рахунок всебічного контролю за наданням і використанням пільг.

До запровадження адресної грошової допомоги, з метою зменшення збитковості залізниць від пільгових перевезень пасажирів в Державному бюджеті України необхідно передбачити залізничному транспорту бюджетні призначення на перевезення пільгових категорій громадян окремо від інших бюджетних призначень з урахуванням реальних обсягів перевезень.

ПАТ «Укрзалізниця» змушена субсидувати пасажирські перевезення за рахунок вантажних перевезень. Економічна криза вплинула на зменшення обсягу вантажних перевезень та поставила під загрозу взагалі здійснення перехресного субсидування. Недосконалий механізм компенсації є однією з причин збитковості пасажирських перевезень.

#### *8. Щодо оптимізації структури управління послуг.*

З метою удосконалення структури управління послуг на залізничному транспорті створено Філію «Відомча воєнізована охорона» створено для покращеного надання послуг з охорони вантажів, що перевозяться залізничним транспортом, штучних споруд, об'єктів інфраструктури залізничного транспорту. Здійснення заходів щодо дотримання, на об'єктах що охороняються, перепусткового та внутрішньооб'єктового режимів. Виявлення та попередження, в межах компетенції, правопорушень на об'єктах що охороняються, у тому числі і терористичного характеру. Для участі в охороні громадського порядку на об'єктах, що охороняються під керівництвом співробітників Національної поліції.

29.11.2016 правлінням ПАТ «Укрзалізниця» прийнято рішення про створення філії «Пасажирська компанія ПАТ «Укрзалізниця» (далі – Філія). Відомості про створення Філії внесено до Єдиного державного реєстру юридичних осіб, фізичних осіб-підприємців та громадських. Після створення умов для беззбиткового функціонування Філії на її базі на підставі ретельного вивчення екологічної та технологічної доцільності передбачається утворення залежного господарського товариства, що в подальшому трансформуватиметься у субхолдингову структуру.

Також, для удосконалення організації перевезень вантажів та підвищення якості послуг, які надаються замовникам ПАТ «Укрзалізниця», та з метою



формування функціональних вертикалей з інфраструктурної та комерційної діяльності, відокремлення експлуатації вагонів від ремонтної бази, створення моделі продажу послуг за принципом «єдиного вікна» пропонується здійснити перерозподіл функціоналу між філією «Центр транспортної логістики», департаментом управління рухом, департаментом комерційної роботи, регіональними філіями та вагоноремонтними філіями товариства.