

СПІЛЬНИЙ ПРЕДСТАВНИЦЬКИЙ ОРГАН

ВСЕУКРАЇНСЬКЕ ОБ'ЄДНАННЯ
ОБЛАСНИХ ОРГАНІЗАЦІЙ РОБОТОДАВЦІВ
ПІДПРИЄМСТВ МЕТАЛУРГІЙНОЇ ГАЛУЗІ
«ФЕДЕРАЦІЯ МЕТАЛУРГІВ УКРАЇНИ»

вул. Заньковецької, 5/2, оф. 86, м. Київ, 01024
телефон: +380 (44) 2796327
e-mail: office@fedmet.org



ВСЕУКРАЇНСЬКЕ ОБ'ЄДНАННЯ
ОБЛАСНИХ ОРГАНІЗАЦІЙ РОБОТОДАВЦІВ
ПІДПРИЄМСТВ ПРИБОРОБУВНОЇ ГАЛУЗІ
«ФЕДЕРАЦІЯ РОБОТОДАВЦІВ ПРИБОРІВ УКРАЇНИ»

вул. Ярославська, 28, м. Київ, 04071
телефон: +380 (44) 4250139
e-mail: office@frgu.org.ua

вих. № 14 / СПО «10» 03 2014 р.

на № _____ від «___» _____ 2014 р.

*Щодо чергового значного підвищення
вантажних залізничних тарифів*

В.о. Голови Антимонопольного комітету України
Барашу М.Я.

Шановний Миколо Яковичу!

Федерація роботодавців металургів України та Федерація роботодавців гірників України засвідчують Вам свою повагу та звертаються із наступним.

Міністерством інфраструктури України розроблено та направлено на розгляд зацікавленим центральним органам виконавчої влади проект наказу «Про внесення змін до Коефіцієнтів, що застосовуються до тарифів на перевезення вантажів залізничним транспортом у межах України та пов'язані з ними послуги». Ввечері 5 березня поточного року зазначений проект наказу був оприлюднений на офіційному веб-сайті Мінінфраструктури.

Відповідно до Пояснювальної записки до проекту наказу, передбачається здійснення у 2015 році II етапу індексації тарифів на вантажні залізничні перевезення з дня набрання чинності цим наказом на **25%**.

Також у проекті наказу передбачається встановлення єдиного коефіцієнта до тарифів Збірника тарифів на перевезення вантажів залізничним транспортом у межах України та пов'язані з ними послуги, затвердженого наказом Міністерства транспорту та зв'язку від 26 березня 2009 року № 317, зареєстрованим у Міністерстві юстиції 15 квітня 2009 року за № 341/16357 (далі – Збірник тарифів), на всі перевезення порожніх вагонів парку залізниць, власних та орендованих, плата за перевезення яких визначається за тарифними схемами 14 та 17.

Згідно з положеннями Збірника тарифів плата за перевезення в порожньому стані вагонів парку залізниць, власних або орендованих визначається із застосуванням різних за значенням коригуючих коефіцієнтів, які враховують види перевезень (після вивантаження та під навантаження, у ремонт або з ремонту, з провідниками, на промивання, для експлуатаційних потреб залізниць, експериментальні перевезення тощо) та вантажі, з-під вивантаження яких слідує порожній власний (оренований) вагон.

На сьогодні до тарифів Збірника тарифів застосовуються такі коефіцієнти залежно від класу вантажу, з-під якого вагон слідує у порожньому стані: 1-й – 0,823; 2-й – 1,249; 3-й – 2,002. На думку залізничників, обґрунтовані тарифи на перевезення порожніх вагонів забезпечуються при застосуванні до тарифів Збірника тарифів, з урахуванням прогнозованої собівартості на 2015 рік, середньозваженого єдиного коефіцієнту – 1,914. Для його встановлення необхідно діючий коефіцієнт 0,823 збільшити у 2,326 рази, 1,249 – у 1,532 рази, 2,002 – зменшити на 4,4%.

Залізничники жаліються, що середня рентабельність перевезень порожніх вагонів за поточного коефіцієнту 0,823 не перевищує **33% (!)**, що зумовлює необхідність збільшення цього коефіцієнту у 2,326 рази. Подібний рівень рентабельності є недосяжною мрією для більшості промислових виробників, які не можуть без огляду на ринок переглядати у бік збільшення ціни на свою продукцію.

«Порядок перегляду тарифів на перевезення вантажів залізничним транспортом» (далі – Порядок) затверджено наказом Мінінфраструктури від 08 жовтня 2013 року № 782. Згідно з Порядком, тарифи на перевезення вантажів залізничним транспортом у межах України **змінюються в розмірі, що не перевищує розрахованого індексу зміни рівня тарифів та не є нижчим від індексу цін виробників промислової продукції** відповідно до основних прогнозних макропоказників економічного і соціального розвитку України, схвалених відповідною постановою Кабінету Міністрів України.

За офіційними даними Державної служби статистики України індекс цін виробників промислової продукції станом на грудень 2014 року до грудня попереднього року склав **131,8%**. У січні 2015 року до грудня попереднього року індекс цін виробників промислової продукції склав **102,3%**. Разом це **134,8%**.

Чинною постановою Кабінету Міністрів України від 27 серпня 2014 року № 404 «Про схвалення Прогнозу економічного і соціального розвитку України на 2015 рік та основних макропоказників економічного і соціального розвитку України на 2016 і 2017 роки та визнання такими, що втратили чинність, деяких постанов Кабінету Міністрів України» із змінами на 2015 рік прийнято індекс цін виробників промислової продукції на рівні **115,2%** (песимістичний сценарій 2). Тобто на кінець 2015 року індекс цін виробників промислової продукції за 2014-2015 роки має досягти значення **151,8%**. Розрахований залізничниками, відповідно до Порядку, індекс зміни рівня тарифів повинен, на їхню думку, становити **171,9%**, що виглядає щонайменше завищеними очікуваннями на фоні загального кризового стану вітчизняної економіки.

Тарифи на перевезення вантажів були проіндексовані з 23 липня 2014 року на **12,5%**, з 01 лютого 2015 року – ще на **30%**. Разом це вже **146,3%**, що вище, ніж зміна індексу цін виробників промислової продукції за той же період (**134,8%**). А якщо до цього додати запропоновану індексацію ще на **25%** з дати набрання чинності наказу, то індекс зміни рівня тарифів складе цілих **182,9%**, що значно більше від самих песимістичних прогнозів Уряду щодо рівня цін промислових виробників на кінець 2015 року. І навіть більше розрахованого Мінінфраструктури індексу зміни рівня тарифів, що складає **171,9%**. Таким чином підвищення рівня вантажних залізничних тарифів протягом 2014-2015 років на загальний індекс **182,9%** прямо суперечить Порядку.

За підрахунками залізничників, за умов застосування нових коефіцієнтів до тарифів Збірника тарифів доходи від вантажних перевезень збільшаться на **8,5 млрд грн** без ПДВ. Тобто на відповідну суму зростуть витрати вантажовідправників, більше половини з яких (**4,5 млрд грн**) прийдеться на підприємства гірничо-металургійного комплексу.

Викликає занепокоєння і ефективність використання додаткових коштів, які залізничники отримують від кожного підвищення тарифів. Фізичний знос рухомого складу Укрзалізниці становить **90%** і з кожним роком тільки збільшується. Нові вантажні вагони, тепловози та електровози практично не закуповуються. Відповідно до інформації у ЗМІ, діюча система закупівель усіх видів ресурсів для потреб залізничників далека від оптимальної, та вочевидь має неабиякі резерви для зменшення собівартості послуг.

Ми розуміємо, що залізничний транспорт несе значне соціальне навантаження через здійснення приміських та внутрішніх пасажирських перевезень за тарифами нижче економічно обґрунтованого рівня, а також перевезень пільгових категорій громадян, визначених чинним законодавством України. Перехресне субсидування пасажирських перевезень за рахунок вантажних у 2015 році очікується Мінінфраструктури у сумі **понад 10 млрд. грн.** Враховуючи, що Укрзалізниця щороку декларує збитки, які вимірюються мільйонами гривень, а на дотації пасажирських перевезень витрачає мільярди, то можна зробити висновок, що за рахунок вантажних перевезень у 2015 році залізничники очікують отримати **понад 10 млрд грн прибутку.** До речі, Мінекономрозвитку, у своєму листі від 14.02.15 №3721-07/4788-07 щодо обґрунтування необхідності попереднього підвищення тарифів на 30%, зазначило, що очікуваний прибуток Укрзалізниці від перевезення вантажів у 2015 році складе **14,2 млрд грн (!).** А з урахуванням підвищення ще на 25% сума прибутку має скласти близько **17,8 млрд грн (!).**

Але вітчизняна промисловість взагалі і гірничо-металургійний комплекс зокрема знаходяться сьогодні у стані глибокої кризи. При всьому бажанні, промислові підприємства не можуть у повній мірі покривати витрати, які у всьому цивілізованому світі має нести держава. Металургійна галузь в Україні вже кілька років поспіль є збитковою. За даними Державної служби

статистики України чистий збиток металургійних підприємств України в 2011 році склав 2,1 млрд грн, в 2012 році - 16,4 млрд грн, в 2013 - 13,0 млрд грн, за 9 місяців 2014 - **24,8 млрд грн**. Запас міцності української промисловості практично вичерпався, всі резерви були використані для підтримки виробництва у вкрай важкому для економіки України 2014 році.

Обсяги виробництва сталю прокату зменшилися за два місяці 2015 року до відповідного періоду минулого року на **30%**. Поточний рівень цін на металопродукцію впритул наблизився до сучасного історичного мінімуму, який був зафіксований у березні 2009 року на тлі світової фінансової кризи. Тільки за останній місяць ціни по окремих видах продукції зменшилися від 5% до **25%**. А ціни на залізорудну сировину, нажалю, оновлюють історичні мінімуми щотижня і вже досягли \$60/тонну при максимальному рівні у \$200/тонну. При цьому рентна плата за користування надрами при видобутку залізної руди збільшена за останній рік майже в **10 разів**, що призвело до додаткових витрат гірничодобувних підприємств на загальну суму близько **5 млрд грн** на рік.

Окрім того, мають місце дуже серйозні логістичні проблеми із забезпеченням металургів сировиною (вугілля, кокс, флюси, основні виробники яких знаходяться на території Донецької та Луганської областей) та вивезенням готової продукції, зокрема:

- через зниження поставок сировини внаслідок обмежень залізничного руху по непідконтрольній українській владі території Донецької області металургійні підприємства в м. Маріуполь вимушено знизили виробництво чавуну на 25%, при цьому через збільшення транспортних операцій наскрізні витрати на поставку сировини зросли майже на \$5/тонну;
- маріупольські металурги за свій рахунок допомогли залізничникам відновити залізничний рух після підризу мостів у м. Маріуполь та на ділянці Камиш-Зоря – Розівка, на що було витрачено близько 7,5 млн грн;
- внаслідок скорочення в 2014 році поставок коксівного вугілля з шахт Донбасу, а також обмежень на постачання коксівного вугілля з Росії значно зросла собівартість українського коксу за рахунок заміщення більш дорогим імпортним коксівним вугіллям (США, Австралія, Канада), доля морського імпорту в структурі вугільної шихти зросла з 10% в 1 кварталі 2014 до 40% в 4 кварталі 2014;
- частина потужних підприємств галузі (Алчевський меткомбінат, Єнакіївський метзавод та його Макіївська філія) на непідконтрольних українській владі територіях взагалі зупинена. А мова йде про містоутворюючі підприємства з усіма відповідними соціальними наслідками.

Стрімка індексація залізничних тарифів на послуги природної монополії ще більше сприятиме інфляції в Україні та вкрай негативно позначиться на вітчизняному бізнесі, який і так працює в умовах спаду попиту, наддорогого позикового фінансування і величезних валютних ризиків. Спроби Укрзалізниці та профільного міністерства перекласти свої зростаючі витрати на вантажовласників призводять лише до того, що останні стають неконкурентоспроможними на світовому ринку (особливо в порівнянні виробниками з Росії, які суттєво виграли від девальвації рубля при майже незмінних тарифах на транспортування та енергетику), внаслідок чого знижуються обсяги експорту та валютних надходжень у країну, а промисловість залишається без засобів для подальшого розвитку та модернізації.

Таким чином, спроба вирішити проблему ліквідності Укрзалізниці прямолінійно за рахунок індексації залізничних тарифів лише призведе до ще більшого дефіциту ліквідності у провідних вантажовідправників. А це означає повне згортання інвестицій, зниження зарплат та інших соціальних гарантій працівникам, погіршення ситуації з розрахунками з іншими постачальниками (енергетика, виробники сировини та підрядники), подальше зменшення обсягів виробництва та платежів до бюджетів всіх рівнів. Наслідки такого недалекогоглядного рішення будуть мати кумулятивний негативний ефект на багато інших галузей економіки України, включаючи залізничний транспорт.

Основним завданням Антимонопольного комітету України є участь у формуванні та реалізації конкурентної політики, зокрема в частині здійснення державного контролю за дотриманням законодавства про захист економічної конкуренції на засадах рівності суб'єктів

господарювання перед законом та пріоритету прав споживачів, запобігання, виявлення і припинення порушень законодавства про захист економічної конкуренції.

Враховуючи викладене, просимо Вас, шановний Миколо Яковичу, втрутитися у ситуацію та не допустити набрання чинності проектом наказу Мінінфраструктури «Про внесення змін до Коефіцієнтів, що застосовуються до тарифів на перевезення вантажів залізничним транспортом у межах України та пов'язані з ними послуги» як такого, що суперечить «Порядку перегляду тарифів на перевезення вантажів залізничним транспортом» та законодавству про захист економічної конкуренції.

З повагою

**Голова Федерації роботодавців
металургів України**


ПІДПИСАНО

Сергій Біленький

**Голова Федерації роботодавців
гірників України**


ПІДПИСАНО

Сергій Сторчак