



Проблеми та можливості побудови економічно обгрунтованої системи тарифоутворення на вантажні перевезення АТ «Укрзалізниця»

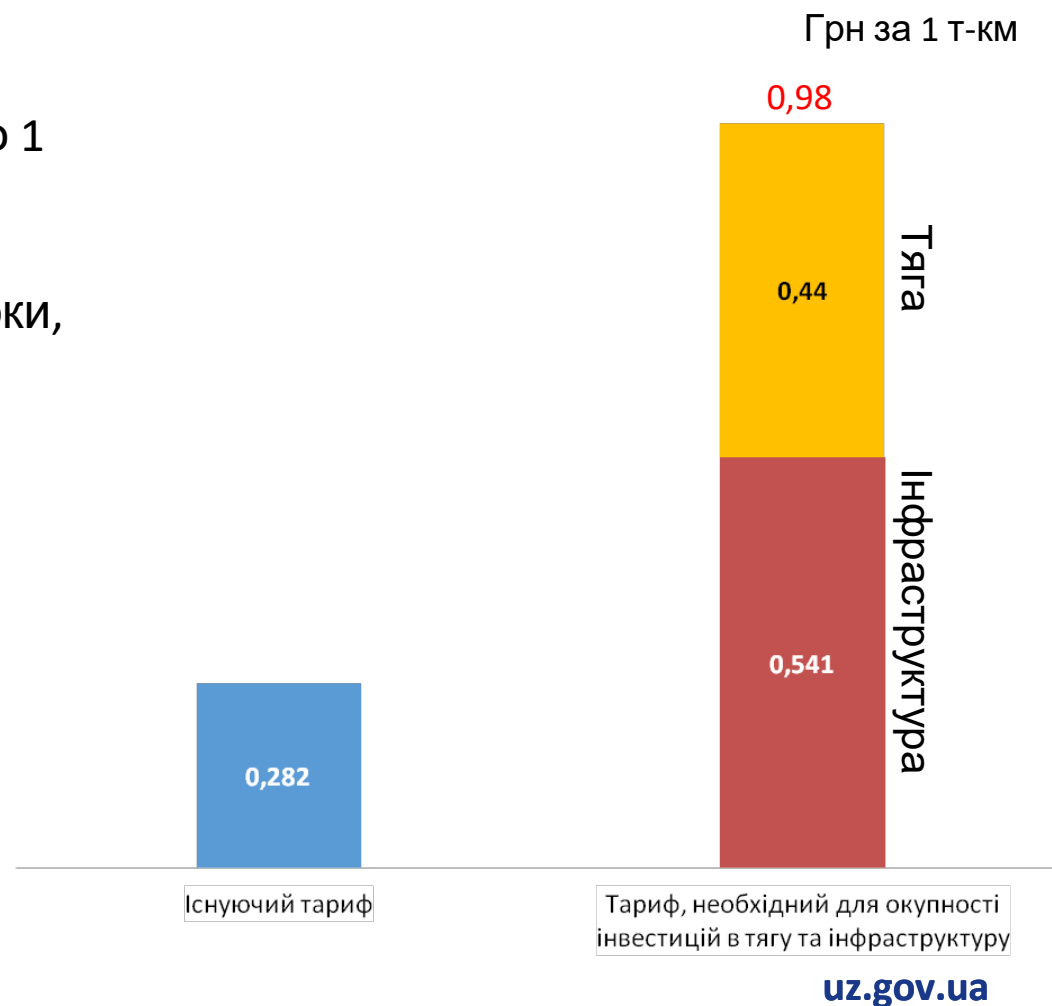
# Для відновлення необхідна зміна базового тарифу ...

## Інфраструктурний тариф на рівні окупності:

- Покриває початкові інвестиції в будівництво 1 км колій, купівлі 1 од. локомотива
- Покриття вартості за їх нормативний строк експлуатації – обслуговування колій за 23 роки, локомотива – за 19 років

## Існуючий рівень тарифу:

- Не забезпечує повернення інвестицій за строк експлуатації
- Призводить до «проїдання» основних активів



# Система тарифоутворення повинна будуватися на принципах забезпечення оновлення та утримання основних засобів

## Розрахунок тарифу для окупності 1 одиниці локомотива (локомотивна складова)

$$\frac{I \times k}{t} + \sum_{r=1}^n (\text{Векс} \times \text{ІЦВ}^r \times \frac{1}{(1 + C_{\text{диск}})^r})$$

$$\text{Слок річ} = \frac{\frac{I \times k}{t} + \sum_{r=1}^n (\text{Векс} \times \text{ІЦВ}^r \times \frac{1}{(1 + C_{\text{диск}})^r})}{\sum_{r=1}^n (1 / (1 + C_{\text{диск}})^r)}$$

де:

Слок – річна локомотивна складова на 1 од. локомотива, грн.;

I - середня вартість придбання 1 од. Локомотива, грн.;

Векс - середні витрати на експлуатацію локомотива та утримання локомотивного господарства, грн.;

ІЦВ - індекс цін виробників промислової продукції (грудень до грудня попереднього року);

Сдиск – ставка дисконтування, %;

k – кількість періодів життєвого циклу;

t – нормативний термін використання;

n – період життєвого циклу;

r – період часу, який приймає значення від 1 до n.

$$C_{\text{лок}} = \text{Слок річ} / 365 / \Pi_{\text{доб}}$$

де:

Слок – локомотивна складова, грн./1 т-км;

365 – кількість днів у році;

$\Pi_{\text{доб}}$  - середньодобова продуктивність локомотива, т-км.

# Система тарифоутворення повинна будуватися на принципах забезпечення оновлення та утримання основних засобів

## Розрахунок тарифу для окупності 1 км дільниці (інфраструктурна складова)

$$C_{\text{інфр річ}} = \frac{\frac{I \times k}{t} + \sum_{r=1}^n (B_{\text{екс}} \times \text{ІЦВ}^r \times \frac{1}{(1+C_{\text{диск}})^r})}{\sum_{r=1}^n (1/(1+C_{\text{диск}})^r)}$$

де:

Слок – річна інфраструктурна складова на 1 км дільниці, грн.;

I - середня вартість будівництва 1 км колії, грн.;

Векс - середні витрати на утримання 1 км дільниці, грн.;

ІЦВ - індекс цін виробників промислової продукції (грудень до грудня попереднього року);

Сдиск – ставка дисконтування, %;

k – кількість періодів життєвого циклу;

t – нормативний термін використання;

n – період життєвого циклу;

r – період часу, який приймає значення від 1 до n.

$$C_{\text{інфр}} = C_{\text{інфр річ}} / 365 / Q_{\text{брутто}} / L$$

де:

C<sub>інфр</sub> – інфраструктурна складова, грн./1 т-км;

365 – кількість днів у році;

Q<sub>брутто</sub> експлуатаційний вантажообіг брутто, т-км;

L – всього км колії.

# Основні проблеми в межах базового тарифу та шляхи вирішення

До 2019 року

## Інфраструктурна складова

(збитковість перевезення позакласних вантажів та вантажів 1 класу)

## Компенсація витрат на перевезення у порожньому стані вагонів

(тариф з під вивантаження позакласних вантажів та вантажів 1 класу нижче собівартості перевезення)

**УКРЗАЛІЗНИЦЯ**

Плани на 2019 рік

### 1. Зближення частини класів\*:

- Позакласні (щебінь, пісок, сіль, шлаки) → 1 клас
- 1 клас (мінбудматеріали, хім. і мін. добрива, цемент, лісні вантажі, хімікати (сірка, аміак) → 2 клас

### 2. Уніфікація тарифів порожнього пробігу\*

Застосування єдиного коефіцієнта до тарифів на рівні, встановленому для вантажів 2-го тарифного класу (середній рівень)

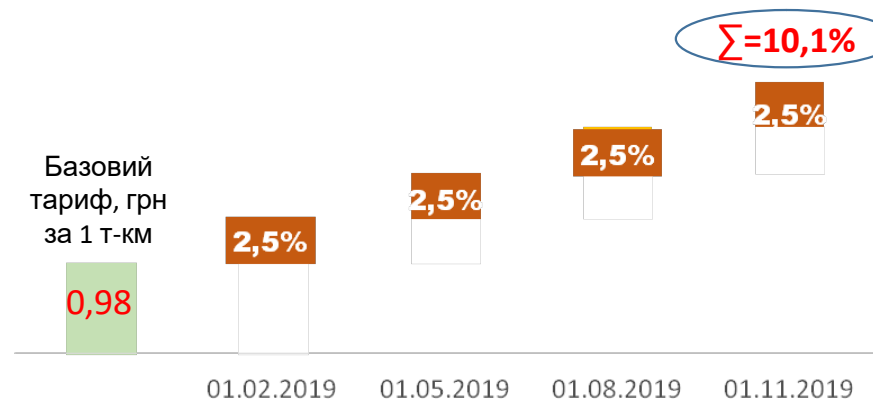
\*як результат – зменшення збитковості послуг

[uz.gov.ua](http://uz.gov.ua)

# Необхідно впровадження прозорих та передбачуваних тарифів на залізничні вантажні перевезення (перегляд базового тарифу)

Впровадження автоматичного регулювання тарифу на залізничні вантажні перевезення відповідно до ІЦВ

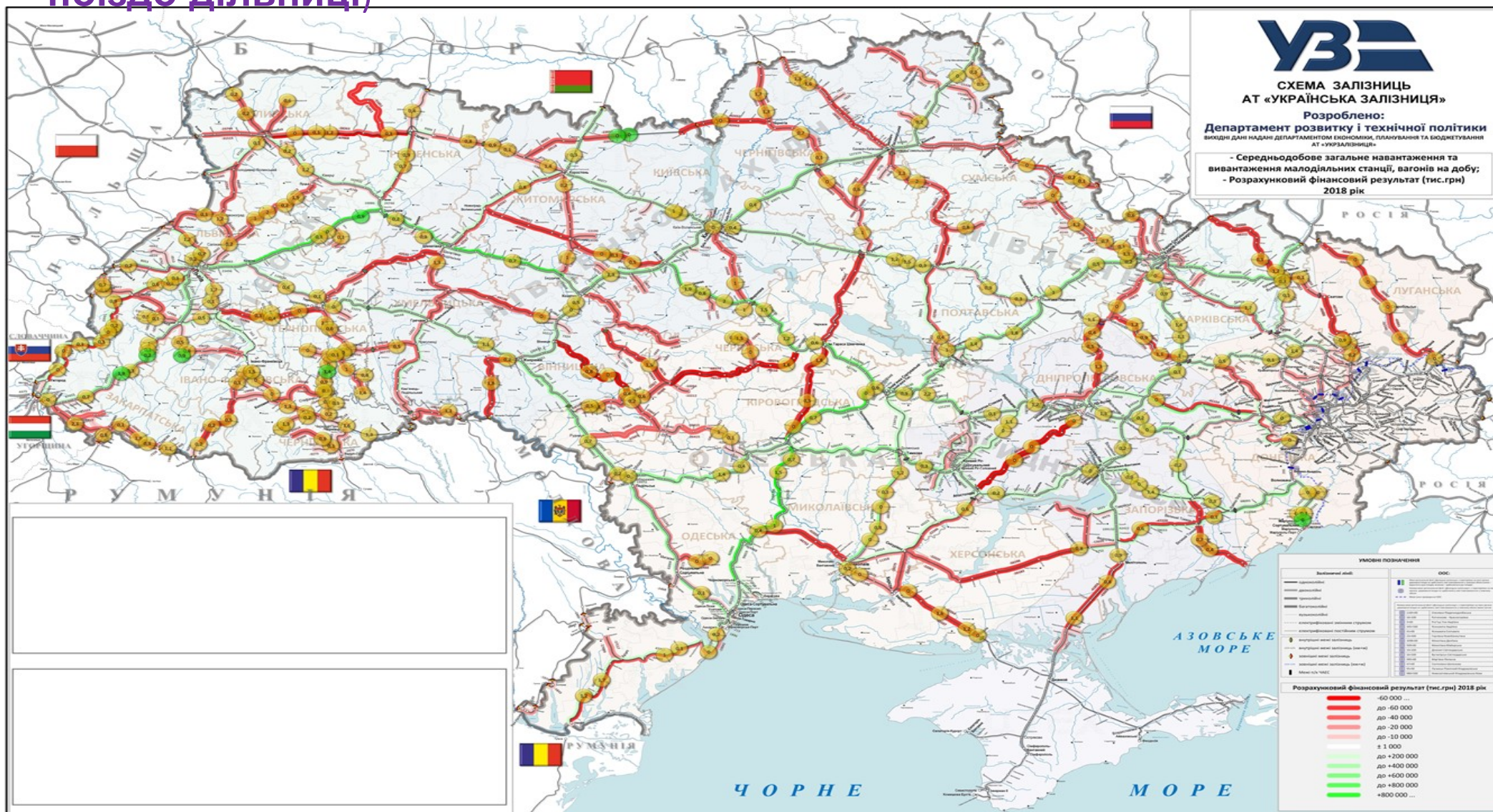
Приклад: ІЦВ на 2019 рік – 10,1%  
Коригування відповідно до ІЦВ, %



# Тарифні компенсатори



# 1. Малодіяльна та збиткова інфраструктура (вантажні станції та поїздо-дільниці)





## Загальні показники поїздо-дільниць

*Малодіяльна дільниця* – це дільниця, у якої вантажонапруженість нижче аналогічного середнього показника усіх дільниць підприємства в цілому по АТ «Укрзалізниця» та становить менше 10% від нього.

Група	Кількість поїздо-дільниць		Середня Вантажо-напруженість, тис. тонн		млн. ткм бруто у всіх поїздах за 2017 рік		Витрати, млн.грн.		Доходи, млн.грн.		Умовно-розрахунковий фінансовий результат, млн.грн.	
Малодіяльні дільниці	269	45,7%	151	1,7%	7 062	2,1%	7 832	15,4%	543	0,80%	-7 290	
<b>Всього (дільниць)</b>	<b>589</b>		<b>9 103</b>		<b>337 901</b>		<b>50 905</b>		<b>67 578</b>		<b>16 673</b>	

## Загальні показники вантажних станцій

*Малодіяльна вантажна станція* – станція, у якої середньодобове загальне навантаження та вивантаження вагонів нижче аналогічного середнього показника усіх вантажних станцій підприємства в цілому по АТ «Укрзалізниця» та становить менше 10% від нього.

Рейтинг-аналіз	Група	Кількість вантажних станцій		Навантаження та вивантаження станцій		
				Загальне, вагонів	%	Середньодобове, вагонів на добу
за підсумками роботи у 2017 році	Всього (малодіяльні)	207	21,9%	60 369	0,70%	0,80
	Всього АТ	945	100,0%	8 630 790		25,02
за підсумками роботи у 2 півріччі 2018 року	Всього (малодіяльні)	301	30,2%	32 690	0,76%	0,59
	Всього АТ	998	100,0%	4 296 833		23,40

Дільниці, вантажонапруженість яких складає до 10% від середнього рівня вантажонапруженості усіх дільниць мають сумарний збиток понад **7,3 млрд грн** та на них розташовано **119 або 39,5%** малодіяльних вантажних станцій (від загальної кількості малодіяльних вантажних станцій), в тому числі **93 дільниці або 16,7%** мають вантажонапруженість (нетто) рівною «0». Це свідчить, що по даних дільницях вантажний рух відсутній (у 2017 році кількість таких дільниць складала 157 або 26,3%).

## 2. Втрати та збитки, пов'язані з обслуговуванням та перевезенням пасажирів в розмірі 17,3 млрд грн та збитки від перевезення пасажирів, в тому числі:

- збитки від перевезення пасажирів – 12,4 млрд. грн.;
- витрати по плану капітальних інвестицій у зв'язку з невиконанням ст.10 ЗУ «Про залізничний транспорт» – 4,9 млрд грн

## 3. Підвищення операційної ефективності:

- Запровадження Програми енерго-, ресурсозбереження на залізничному транспорті України (зменшення норм споживання електроенергії на тягу поїздів на 5%; економія – 1,6 млрд. грн.);
- Зменшення питомих норм витрат на паливо і електроенергію на 26% за рахунок використання тепловозів серії ТЕ33А американського виробника «General Electric»;
- Збільшення продуктивності/середньодобового пробігу на 61% за рахунок нових локомотивів (на прикладі тепловозів серії ТЕ33А).
- Скасування сплати АТ УЗ податку на землю (прогноз - 4,2 млрд. грн. за 2019 рік);

# Вирішення даних проблемних питань та пропозицій АТ «Укрзалізниця» дасть можливість зниження базового тарифу

Грн за 1 т-км

