



**АСОЦІАЦІЯ «УКРАЇНСЬКИЙ КЛУБ
АГРАРНОГО БІЗНЕСУ»**

Майдан Незалежності, 2, оф. 420
01001, Київ

тел.: +38 (067) 158 18 15
info@ucab.ua | www.ucab.ua

Вих. № 1293 від 28.11.2025

**Голові Комітету Верховної ради України
з питань економічного розвитку
Дмитру НАТАЛУСІ**

***Про надання пропозицій стосовно
тарифної політики АТ «Укрзалізниця»***

Шановний Дмитре Андрійовичу!

Асоціація «Український клуб аграрного бізнесу» (далі – УКАБ) засвідчує Вам свою повагу і висловлює вдячність за значну увагу до проблемних питань діяльності аграрного сектору України. Сьогодні УКАБ – це більше 200 агропромислових компаній, що представляють більш ніж 70% ринку виробників і постачальників спеціалізованої техніки, зерна, добрив, засобів захисту рослин та інших ресурсів.

У зв'язку з інформацією про проведення 2 грудня 2025 року слухань у Комітеті на тему «Тарифна політика державних монополій АТ «Укрзалізниця» та НЕК «Укренерго» та, зважаючи на критичне значення залізничної логістики для експорту української агропродукції, УКАБ як представник ключових гравців ринку надсилає свою позицію та обгрунтовані пропозиції з цього питання.

Провідні аграрні асоціації визнають, що рішення АТ «Укрзалізниці» про заплановане з 1 січня 2026 року підвищення тарифів на вантажні залізничні перевезення на 27%, а через півроку ще на 11%, є непродуманим і несправедливим. Вважаємо, що таке рішення посилить логістичну кризу, знизить конкурентоспроможність українського експорту, завдасть удару по економіці країни. А відтак поглибить кризу самої Укрзалізниці.

Слід зауважити, що попереднє підвищення тарифів у 2022 році не призвело до стабілізації фінансового стану товариства. Натомість обсяг перевезень автотранспортом зріс до 50% від рівня залізниці. І навіть після розблокування портів частка автоперевезень залишається вагомою - на рівні 34–39%, що на 10–15% більше рівня, який був до підвищення тарифів.

Тож потенційне зростання тарифів безсумнівно призведе до подальшого перетікання вантажів від залізниці до автоперевізників, що відповідно зменшить «вантажні» доходи УЗ.

Поряд з тим пасажирські залізничні перевезення формують дефіцит у понад 18 млрд грн щороку. За оцінками самої УЗ, загальні прогнозовані збитки компанії у 2026 році становитимуть 22,5 млрд грн. При цьому збитки від вантажних перевезень оцінюються лише у 0,6 млрд грн, що пов'язано, насамперед, зі зменшенням їх обсягу.

В усьому світі залізничні пасажирські перевезення фінансуються окремо: у США пасажирська залізниця Amtrak фінансується напряму з бюджету (понад \$2 млрд дотацій у 2023 році); в ЄС працює модель PSO — держава компенсує компаніям збиткові пасажирські маршрути.

Водночас згідно із зобов'язаннями України в рамках Угоди про Асоціацію з ЄС, наша держава повинна розділити УЗ на оператора залізничної інфраструктури та конкуруючих перевізників, допустивши до організації перевезень приватних операторів. При цьому пасажирські перевезення мають субсидуватися за рахунок держави та муніципалітетів, а не бізнесу, що є прихованим та нерівним оподаткуванням.

Натомість АТ «Укрзалізниця» зберігає абсолютно неринковий підхід, коли ціна перевезень залежить не від їхньої собівартості, а від того що перевозиться. В результаті серед країн пострадянського простору українська залізниця має найбільший розрив між тарифами на перевезення для різних класів вантажів. Деякі з них, наприклад, вугілля та будматеріали, є планово збиткові, проте державна компанія продовжує субсидувати цей бізнес за рахунок інших класів вантажів, а також власних збитків, що є неприпустимим.

Тому першим і невідкладним кроком до оздоровлення УЗ повинно стати доведення дохідних ставок вантажів 1-го класу та позакласних вантажів щонайменше до рівня собівартості, а потім перехід до тарифів, які забезпечать однакову рентабельність перевезень всіх видів вантажів. Це не лише дозволить УЗ вирішити проблему збитковості та посилити фінансову стійкість, а й збільшить загальну додану вартість, яку створює національна економіка.

Враховуючи вищевикладене, просимо Вас врахувати під час підготовки рекомендацій Комітету за результатами слухань наступні пропозиції:

1. Призупинити заплановане підвищення залізничних вантажних тарифів «27% + 11%» для всіх номенклатур на 2026 рік та запровадити прозорий механізм тарифоутворення, який унеможливить субсидування перевезень одних видів вантажів за рахунок інших, забезпечить прибутковість усіх видів перевезень.

2. Запровадити європейську модель PSO для компенсації збитків пасажирських перевезень за рахунок бюджету, як це робиться в ЄС.

3. Схвалити дорожню карту тарифної реформи УЗ, зокрема, нормативний пакет, КРІ, календар впровадження PSO та нового тарифоутворення тощо. Для супроводу реформи створити міжвідомчу робочу групу за участю всіх основних груп вантажовідправників.

4. Запровадити чіткі та прозорі механізми формування ринкових цін на користування вагонами УЗ, зокрема, шляхом розроблення та прийняття нормативно-правових документів щодо проведення аукціонів.

Сподіваємося на конструктивну співпрацю задля розвитку вітчизняного агробізнесу, захисту інтересів національного виробника та перемоги України!

Додаток: аналітична довідка щодо тарифної політики (7 стор.)

З повагою
Генеральний директор
Асоціації «Український
Клуб аграрного бізнесу»

Олег ХОМЕНКО

