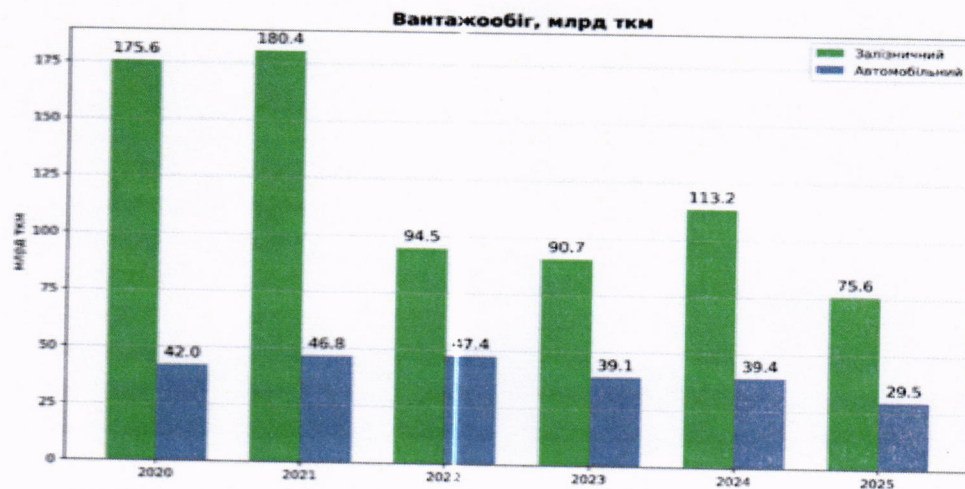


ПРОБЛЕМА ПІДВИЩЕННЯ ТАРИФІВ

В Україні знову розгортається дискусія щодо підняття тарифів на вантажні перевезення залізницею. АТ "Укрзалізниця" планує провести чергову індексацію вантажних залізничних тарифів на 27% з 01.01.2026 та ще на 11% через 6 місяців. Чергове підвищення подається як крок, який не завдасть суттєвого удару по агросектору, проте така думка є помилковою.

Агропромисловий комплекс забезпечує близько 43% усього товарного експорту країни і формує майже 20% ВВП. Саме продукція аграріїв є одним із небагатьох драйверів економічного зростання в умовах війни та є опорою зайнятості в регіонах. **Здорожчання залізничної агрологістики автоматично знижує конкурентоспроможність української продукції на зовнішніх ринках і прискорює модальний перехід зерна та інших вантажів з колії на автотранспорт.**



Динаміка зміни вантажообігу залізничного та автомобільного транспортів за період 2020-2024 рр., січень-вересень 2025 р.

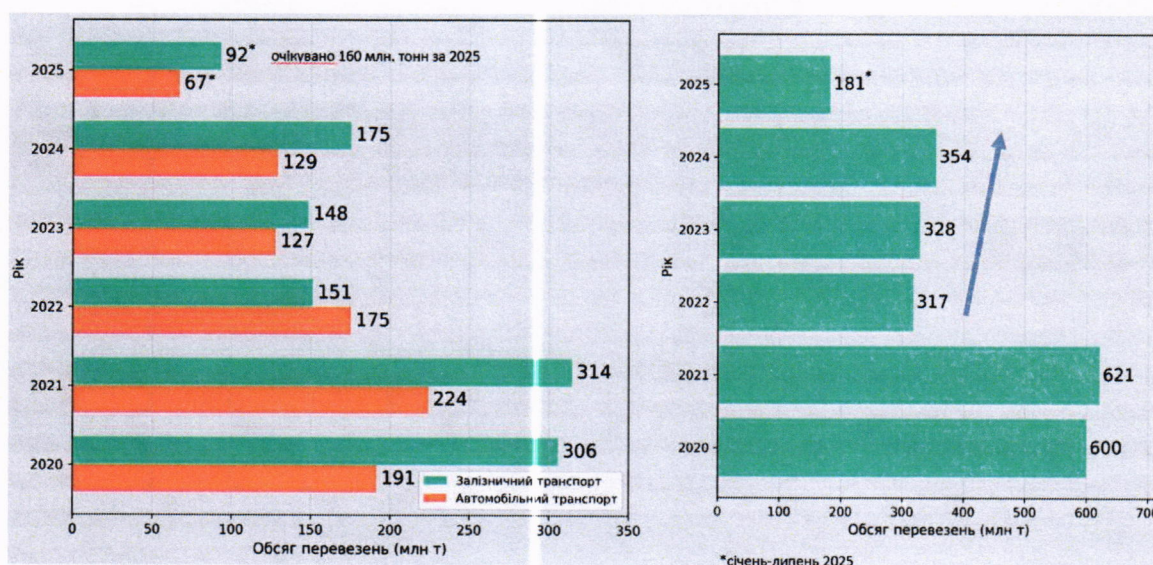
Якщо станом на 2020-2021 роки вантажообіг автомобільного транспорту складав 24% та 26% від вантажообігу залізничних перевезень, то у 2022 році його частка зросла до 50%, що може пояснюватися блокуванням українських портів, але після їх розблокування вона скоротилася лише до 34% у 2024 році і до 39% станом на січень-липень 2025 року. Що на 10-15% більше за довоєнні показники. Ця тенденція підтверджується й тим, що середня відстань перевезень автомобільним транспортом постійно зростає.



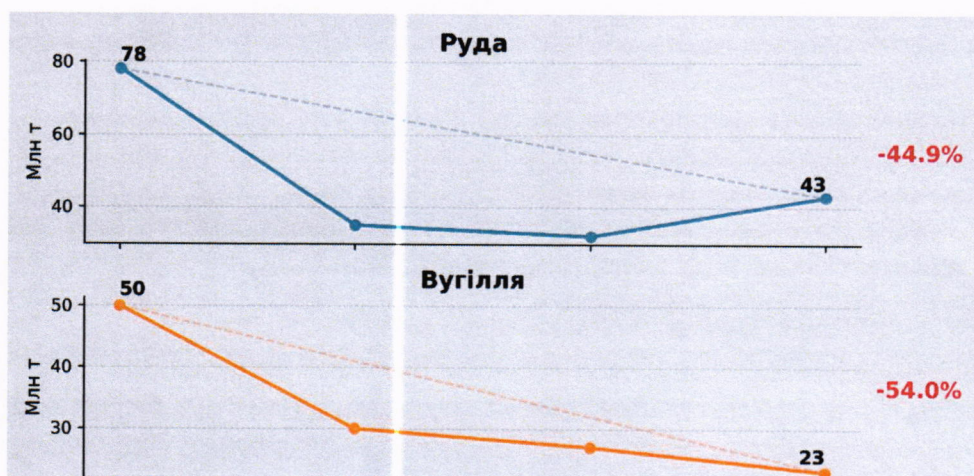
Порівняльний аналіз зміни динаміки середньої відстані перевезення однієї тонни вантажу на залізничному та автомобільному транспортах за період 2020-2024 рр., січень-вересень 2025 р.

Отже, за чинними ставками конкурентна ситуація на ринку вантажних перевезень змінюється не на користь залізниці, тоді як автотранспорт активно перехоплює її вантажну базу. Крім того, близько 30% ринку автоперевезень перебуває у тіні і не враховується у статистиці, що робить реальну картину конкурентоспроможності для залізниці ще гіршою.

Автотранспорт витісняє з ринку залізничний, на фоні загального скорочення обсягів перевезень вантажів в Україні, на 12,6%. **Отже, у разі різкого підвищення залізничних тарифів очікується подальший перерозподіл вантажопотоків на користь автомобільного транспорту.** Такий модальний зсув матиме низку негативних наслідків, зокрема: прискорене зношення автомобільних доріг, зростання аварійності, збільшення витрат на їхнє утримання та суттєве погіршення екологічної ситуації через підвищення викидів CO₂. В той час, як УЗ стикнеться з подальшою втратою надходжень та відповідно – зростанням збитків. Таким чином, з економічної та екологічної точок зору **збереження масових вантажопотоків на залізниці є стратегічно важливим завданням державної транспортної політики, що вимагає збалансованого тарифного регулювання та стимулювання розвитку.**



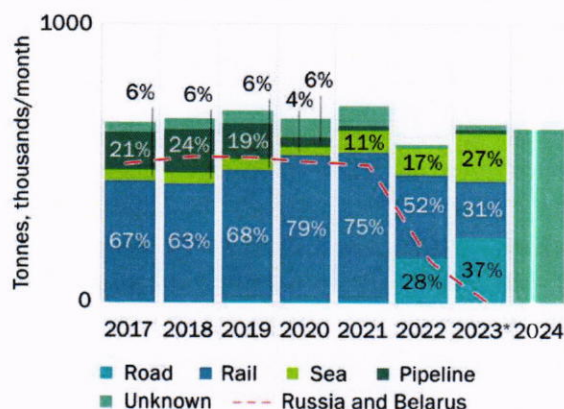
На 2025 рік експерти прогнозують стабілізацію перевезень на рівні 160 мільйонів тонн та перспективи потенційного зростання. Найбільші обсяги становлять руда, вугілля, будматеріали, нафтопродукти та зерно, з яких прибуткові лише два останніх. Це робить УЗ вразливим до зовнішніх шоків і вимагає від перевізника активної маркетингової політики для утримання ключових клієнтів.





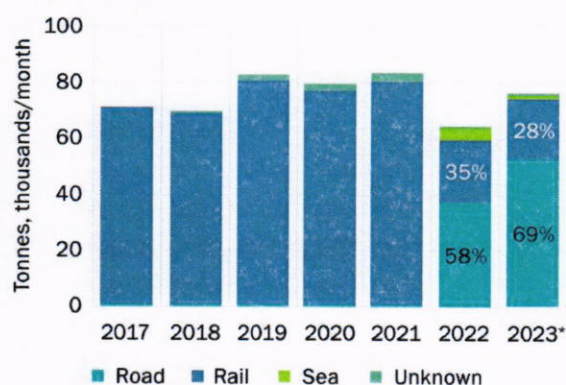
Наведена динаміка за п'ятьма основними номенклатурами вантажів, що є традиційними вантажами для залізниці, показує повністю негативний тренд у вугіллі та нафтопродуктів. Якщо у випадку з вугіллем це спричинено військовими діями та окупацією територій, то у сегменті перевезень нафтопродуктів, основною причиною перетікання вантажообігу до автоперевізників є нижчі витрати на автоперевезення та їх більша гнучкість. Наявність модального зсуву нафтопродуктів від залізниці до автотранспорту, також підтверджується і аналітиками Світового банку у звіті *Ukraine's Transport and Logistics* (June 2025).

Figure 27: Volume and split of oil product imports



Source: State Customs Service BI interface and monthly data
Note: *7 months of 2023

Figure 28: Modal split of oil product imported from Lithuania



Звичайно, важливим чинником переходу нафтопродуктів на автотранспорт стала повномасштабна російська агресія та атаки на великі нафтобази, що змусили гравців ринку працювати з меншими сховищами палива, більшість з яких не має залізничних колій. Однак лише цим не можна пояснити настільки різке скорочення перевезень палива залізницею. Другим ключовим фактором стало підвищення тарифів на 70% у липні 2022 року. Це зростання призвело до того, що сукупні витрати на перевезення пального

залізницею з врахуванням наступної дистриб'юції, в багатьох випадках стало дорожчим, ніж перевезення автотранспортом. З огляду на це, подальше зростання тарифів зумовить не лише поглиблення цієї тенденції, а й повторення аналогічної ситуації у перевезенні зернових та інших «прибуткових» вантажів залізницею, що лише посилить структурні дисбаланси на вантажному ринку.

Досвід підвищення тарифів у 2022 році довів, що такі кроки не стимулюють необхідних структурних, організаційних та фінансових змін у роботі Укрзалізниці, а навпаки — консервують наявні проблеми галузі та продовжують перекладати фінансовий тягар на вантажовідправників.

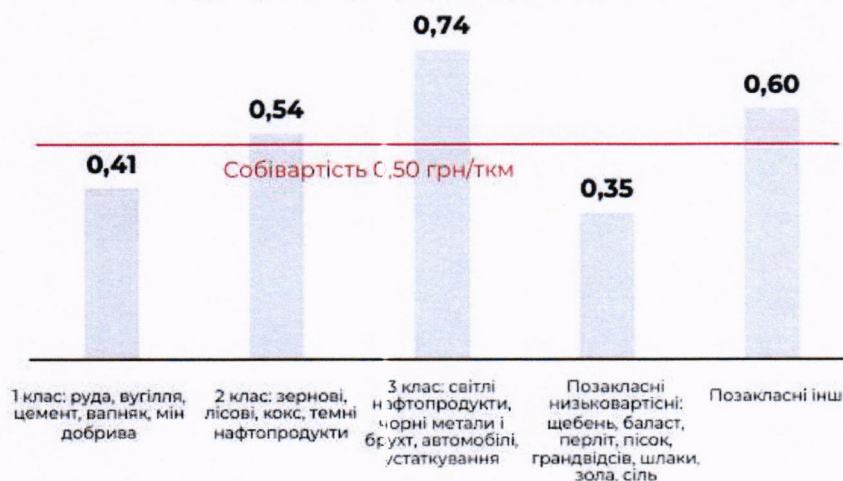


Голова правління Олександр Перцовський на початку року наголошував, що за прогнозними розрахунками фінансового плану на 2025 рік чистий збиток від пасажирських перевезень становитиме 18,6 млрд грн. Поряд з цим вантажні перевезення залишаються рентабельними і забезпечують позитивну маржу. Однак, очікується зменшення доходів від вантажних перевезень, що дозволить у 2025 році отримати операційний прибуток на рівні 5-6 млрд грн. Очевидно, що вказаних прибутків недостатньо для того, щоб збалансувати фінансовий стан компанії, через що Уряду прийшлося терміново вносити зміни до Державного бюджету 2025 року і збільшувати розмір резервного фонду на 8 млрд грн для фінансування збитків від пасажирських перевезень на загальну суму 16 млрд грн.

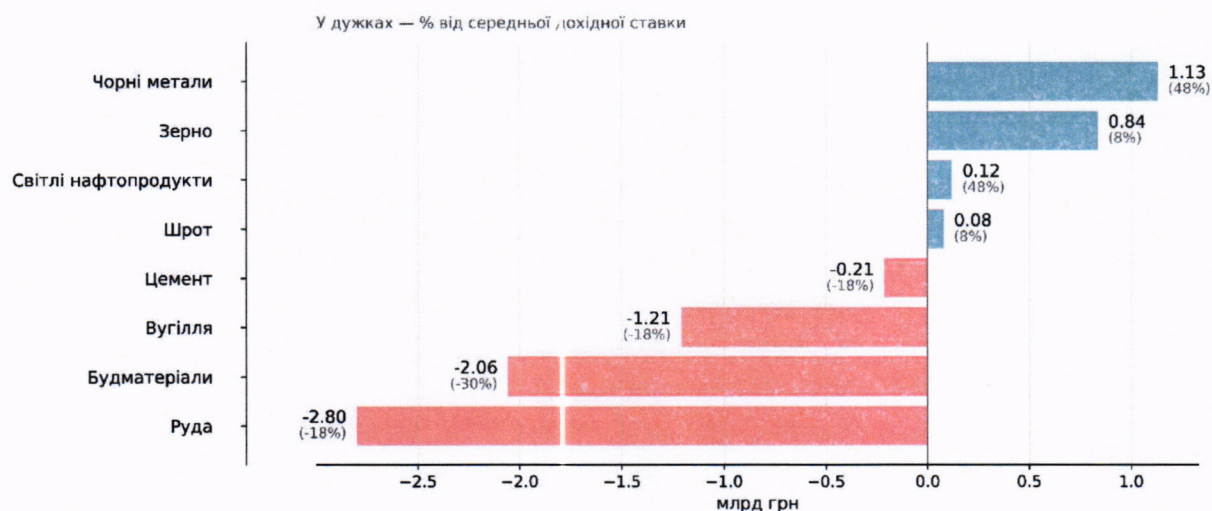
Додатково ситуацію ускладнює чинна тарифна система, у якій зберігаються значні диспропорції у вартості перевезень для вантажів різних класів. УЗ неодноразово наголошувала, що перевезення вантажів 1-го класу (руда, вугілля, цемент, вапняк, мінеральні добрива) та позакласних вантажів (щебінь, баласт, перліт, пісок, гранвідси, шлаки, зола, сіль) є збитковими. Цю проблему намагались розв'язати. Відбулась індексація і класи були наближені, але після підняття на 70% у 2022 році ситуація знов погіршилась.

Зараз залізниця знову зазнає збитків від перевезення вантажів 1-го класу та позакласних. Тому просте підвищення тарифів на 27% + 11% для всіх класів вантажів матиме негативний ефект. Оскільки для цих вантажів дохідні ставки вже сьогодні значно перевищують собівартість, то після збільшення тарифів знову відбудеться перетік перевезень на автотранспорт, що спричинить падіння прибутковості залізничних вантажних перевезень.

Структура тарифів, грн/ткм (2025)



Аналіз тарифних систем залізниць країн на пострадянському просторі доводить, що Україна має найбільші розриви між класами вантажів. **Першим кроком до оздоровлення УЗ повинно стати доведення до собівартості дохідних ставок вантажів 1-го класу та позакласних низьковартісних вантажів.** Кінцевою метою повинен бути перехід до тарифу, який дозволяє УЗ мати однакову рентабельність при всіх видах перевезень. Це не лише дозволить УЗ вирішити проблему збитковості та посилити фінансову стійкість, а й збільшить загальну додану вартість, яку створює національна економіка. Такі зміни стануть можливими завдяки структурній перебудові, зокрема стимулюванню розвитку локальних малих і середніх виробництв. Вони отримають переваги завдяки коротшому логістичному плечу та нижчим витратам на перевезення, що повністю компенсує дещо вищу собівартість, пов'язану з меншим масштабом виробництва.



Державна монополія може знайти значні резерви у власній недосконалій системі тарифоутворення. Яскравий приклад, який АТ Укрзалізниця ігнорує, це недоотримані мільярдні доходи у сегменті контейнерних перевезень. Перевезення зерна в контейнерах у середньому на 50,4 % дешевше, ніж у хоперах при однаковій тарифній відстані. Це створює нерівні умови надання послуг з перевезення зернових вантажів залізничним транспортом між різними видами рухомого складу.

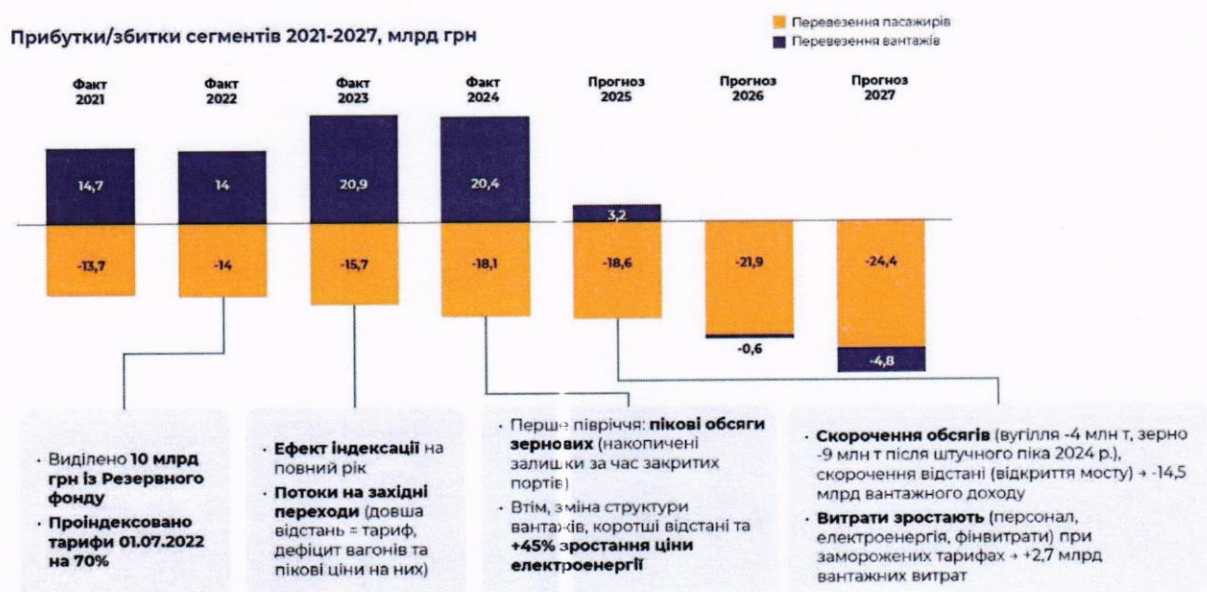
АТ УЗ використовує недосконалість тарифного збірника, держкомпанія тарифікує спеціальні/спеціалізовані балк-контейнери (їх можна називати і так і так, в міжнародній системі не існує окремих, чітких визначень для спеціального та спеціалізованого

контейнера) за тарифними ставками універсальних контейнерів. Хоча тут немає ніякої універсальності та мультимодальності, дані контейнери використовують для перевезення лише залізничним транспортом. При цьому, діючий збірник тарифів дає можливість тарифікувати даний тип контейнерів як «спеціальні контейнери» згідно Розділу II, пункт 11. Але Укрзалізниця, чомусь, при тарифікації даних контейнерів безпідставно посилається на інші пункти Збірника тарифів.

Така тарифна політика АТ «Укрзалізниця» робить використання вагонів-хоперів — спеціалізованого рухомого складу для перевезення зернових вантажів — економічно недоцільним. Подібних випадків штучного викривлення ринку у світовій практиці немає. Це призводить до значних збитків не лише для приватних власників хопер-зерновозів, а й для самої АТ «Укрзалізниця», яка володіє значним парком таких вагонів і недоотримує доходи від їхньої експлуатації.

У результаті складається абсурдна ситуація: УЗ продовжує враховувати спеціальні та спеціалізовані балк-контейнери за недіючими положеннями, не застосовуючи коректні тарифні умови й недоотримуючи при цьому мільярдні доходи. Тобто компанія постійно потребує додаткового фінансування, але водночас не змінює підходи до тарифікації цих типів контейнерів, хоча Збірник тарифів не передбачає можливості такої тарифікації.

АТ УЗ очікує, що у 2026 році отримає збиток у розмірі 22,5 млрд грн, але з цього збитку від вантажних перевезень збиток лише 0,6 млрд грн.



Отже, основна причина збитковості криється у пасажирському секторі, де в Україні діє перехресне субсидування, коли витрати покриваються за рахунок вантажовласників. Це суперечить європейським принципам, адже імplementовані залізничні директиви ЄС вимагають як мінімум фінансового розділення вантажних і пасажирських перевезень.

В усьому світі залізничні пасажирські перевезення фінансуються окремо. У США державна пасажирська компанія Amtrak фінансується напряму з федерального бюджету, отримавши лише у 2023 році понад 2 мільярди доларів на розвиток та покриття збитків. У країнах ЄС діє модель суспільно важливих перевезень PSO, яка дозволяє компенсувати втрати перевізників з державного бюджету. Такий підхід працює і у Швейцарії, і у Сполученому Королівстві, де держава бере на себе зобов'язання фінансувати пасажирські перевезення навіть при відмові від послуг приватних компаній на окремих напрямках.

Прем'єр-міністерка України Юлія Свириденко заявила, що на 2026 рік у бюджеті передбачено близько 16 млрд грн для компенсації АТ УЗ збитків від пасажирських перевезень. Це означає, що із загального збитку у 22,5 млрд грн **залишиться 6,5 млрд грн.**

За таких умов різке підвищення тарифів на 27% + 11% для всіх видів вантажів не є оптимальним рішенням для забезпечення стійкості галузі. Так, такий підхід дозволить отримати близько 8 млрд грн прибутку за п'ятьма базовими номенклатурами вантажів (руда, вугілля, зерно, нафтопродукти, будматеріали). Проте це лише поглибить проблему перетікання «прибуткових» вантажів на автотранспорт та знову законсервує неефективне використання наявних економічних ресурсів. За таких умов падіння обсягів перевезень становитиме майже 10,4%. Тому навіть з точки зору суто максимізації прибутку УЗ, з урахуванням монопольного становища компанії, одночасне та пропорційне підвищення тарифів для всіх груп вантажів не є доцільним.

Для максимізації прибутків УЗ високомаржинальні вантажі зі значною еластичністю попиту на залізничні перевезення не можуть мати однаковий рівень зростання тарифів із вантажами, дохідні ставки яких нижчі за собівартість. У протилежному разі це призведе до випереджального скорочення саме прибуткових перевезень, що затягуватиме компанію в петлю негативного зворотного зв'язку: зменшення обсягів прибуткових вантажів вимагатиме подальшого підвищення тарифів, а подальше підвищення — нового скорочення цих перевезень. Щоб уникнути такого сценарію, тарифи мають відхилятися від собівартості (граничних витрат) у зворотній пропорції до еластичності попиту. До того ж, з огляду на поточний стан компанії, усі види вантажних перевезень без винятку мають бути прибутковими.

Для України просте підняття вантажних тарифів не вирішить системної проблеми, а навпаки збільшить вже наявні дисбаланси та вантажообіг автомобільним транспортом, підвищить сукупні витрати бізнесу на перевезення та логістику, та зменшить загальну додану вартість і створить значний тиск на економіку. Сукупно це погіршить конкурентоспроможність української продукції на зовнішніх ринках.

Світовий досвід показує, що першим кроком до оздоровлення залізничної галузі має стати: а) запровадження прозорого механізму тарифоутворення, який забезпечить прибутковість усіх видів вантажних перевезень; б) впровадження системи компенсації збитків пасажирських перевезень з державного бюджету. Паралельно слід розробити законодавчу базу для впровадження моделі PSO та переглянути тарифи у приміському сполученні, адже саме цей сегмент є найбільш збитковим.

Враховуючи кризові умови, у яких перебуває українська економіка внаслідок збройної агресії російської федерації, а також те, що перемога неможлива без міцної економічної основи, відкладати давно назрілу тарифну реформу більше неможливо. Її необхідно терміново впроваджувати разом з ухваленням євроінтеграційного Закону про залізничний транспорт.