

СТЕНОГРАМА

слухань у Комітеті Верховної Ради України з питань економічного розвитку на тему: "Тарифна політика державних монополій АТ "Укрзалізниця" та НЕК "Укренерго"

02 грудня 2025 року

Веде засідання Голова Комітету НАТАЛУХА Д.А.

ГОЛОВУЮЧИЙ. Всіх вітаю! Я, Дмитро Наталуха, голова економічного розвитку, ми з колегами нашими, присутніми тут, і також я знаю, що під'єднуються ще колеги в онлайн, сьогодні на слуханнях Комітету з питань економічного розвитку на тему: "Тарифна політика державних монополій АТ "Укрзалізниця" та НЕК "Укренерго" . Дякую всім, хто зміг приєднатися, хто знайшов свій час.

У мене єдине невеличке оголошення, полягає воно в наступному. У нас призначили ще одну нараду, на якій мені, на жаль, треба бути. Тому я буквально вступне слово скажу, далі попрошу Олексія Васильовича Мовчана, заступника голови комітету, підхопити лідерство і провести далі ці слухання. Як тільки закінчиться нарада, до вас приєднаюся назад.

Чому взагалі вникла необхідність при проведенні цих слухань? Причин декілька. По ключових цифрах, якщо пройтися, там у нас були, наприклад, на тій самій "Укрзалізниці" підвищення тарифів 2021-2022 роках 210 відсотків для першого класу, 170 для третього класу вантажів, і тарифи виросли в 2,4 разу для руди, вугілля, вапняку і у 2,6 разу для порожніх вагонів. У нас комітет має серед іншого предмет відання – промислова політика. Відповідно ось такі цифри, вони безпосередньо впливають на учасників ринків промисловості, то, звісно, що розмови навіть про подальші підвищення тарифів, вони викликають певне занепокоєння у реального сектору промисловців.

Та сама історія була з поточними збитками пасажирських перевезень. Тобто ми говоримо про прогнозовані 22 мільярди у 2025 році, 2024-й був 18 мільярдів, у 2026-му очікується понад 25 мільярдів. Це так само впливає на мобільність населення. Мобільність населення – так само абсолютно економічна категорія, ну, як би ми теж хотіли би зрозуміти, які плани, яка реальність по пасажирських перевезеннях і яким чином далі планувати економічну активність і бізнесу, і, власне, населенню України.

Та сама історія по показниках ВВП. Тобто по очікуваним втратам від підвищення тарифів на 37 відсотків у нас ВВП знизиться на 96 мільярдів гривень і на 36 мільярдів гривень впадуть бюджетні надходження. Відповідно це потенційно очікувана втрата експорту на 2,4 мільярда доларів. Це так само категорія торгівлі, категорія експорту, те, чим опікується наш комітет, тому із цієї позиції учасники ринку і експортери українські так само ставлять нам питання, відповідно ми хотіли би теж почути на них відповідь.

Нарешті ще дві суми наведу вам. Це скорочення вантажної бази з 314 мільйонів тонн в 2021 році до 160 мільйонів тонн в 2025 році. Тобто у нас за чотири роки падіння майже на 50 відсотків відбулося. Відповідно, звісно, що є об'єктивні причини, і ця вантажна база скорочується із скороченням виробництв внаслідок її руйнування і внаслідок їхніх обстрілів, і того, що виробництва просто фізично або звужують обсяги продукції, або просто закриваються. Але є і такі виробництва, які через здорожчання тарифів так само переносять свою логістику з залізниці на автотранспорт. І ми теж хочемо в цьому контексті зрозуміти, які прогнози щодо таких сценаріїв, коли внаслідок підвищення тарифів може і далі скорочуватися вантажна база, але внаслідок свідомого вибору виробників на користь, наприклад, автомобільного транспортування замість залізничного.

Ну, і, звісно, що дві основних експортних категорії в українській економіці на сьогоднішній день та і, в принципі, традиційно так сталося, це металургія і аграрка. Так от, у нас сумарне подорожчання логістики для окремих вантажів по зерну – 96 відсотків, по руді і вугіллю – плюс 140 відсотків. Відповідно це два найбільш експортоорієнтованих сектори, для яких це теж має критичне значення.

Ось ці п'ять ключових цифр, по яких я пробігся, вони зумовили необхідність проведення цих слухань, на яких ми хотіли би просто відверто і чесно поговорити і з представниками Укрзалізниці, і з представниками Міністерства розвитку громад та територій, з представниками Міністерства фінансів, Міністерства економіки і інших членів Кабінету Міністрів, і з Антимонопольним комітетом, і з нашим асоціаціями. Сьогодні тут присутній і Укрметалургпром, і виробники феросплавів, виробники цементу і так далі, і тому подібне. І просто зрозуміти, чого очікувати ринку, які є сценарії, і як ми як парламент, в першу чергу, можемо допомогти в цій ситуації, якщо ви бачите, що ми можемо якимось законодавчо підставити плече; і яким чином ми як парламент можемо проконтролювати, щоб у нас справді був бодай якийсь можливий баланс у відносинах держави і реального сектору.

От я на цьому хотів би закінчити своє вступне слово. Дуже дякую своїм колегам – народним депутатам. Зі мною присутній тут Олексій Мовчан, я вже казав, Людмила

Буймістер, Муса Магомедов, Степан Кубів, Ігор Марчук. Онлайн до нас приєднається ще Ганна Лічман. І, я думаю, ще колеги так само приєднаються.

Дякую. Я бачу, Андрія Телюпу онлайн. Бачу, якщо я не помиляюся, Каву із Міністерства фінансів. Дуже дякую, що знайшли час. Давайте переходити до обговорення.

Олексій Васильович, я вас попрошу тоді, напевно, продовжити модераторство ведення цього засідання. І, можливо, надати Мусі Сергоєвичу, який ініціював на минулому комітеті проведення цих слухань, перше слово. Будь ласка. Дякую.

МАГОМЕДОВ М.С. Шановні колеги, дякую всім за те, що приєдналися до нашого засідання. І до нас, до нашого комітету є звернення від ГМК, від аграріїв, від сімейників, від усього бізнесу нашої країни. Вони були неодноразові, і ми змушені реагувати на ці питання. І я як економіст розумію, що є такі процеси, які іноді зациклюються і приводять до таких результатів, які нам точно не потрібно допускати. Про що я маю на увазі?

Коли ми говоримо, що в нас там іде війна, у нас є великі проблеми з виробництвом, з перевезеннями, ми, Дмитро Андрійович вже наводив ті цифри, з якими ми зараз працюємо, більш ніж удвічі знизилась перевезення УЗ з початку війни. До цього було зниження, коли ми втратили частину Донецького і Луганського регіонів. І зараз більшість підприємств, які працюють в промисловості, працюють або на точці безубыточности, або нижче. І в цій ситуації знов підняття тарифів. Ми орієнтуємось на ті дослідження, які проводились в цьому році, ми розуміємо, що буде зниження об'ємів перевезень і все це така спіраль, яка, на жаль, направлена не на підвищення об'ємів перевезення і прибутку підприємств, а навпаки.

І я розумію ту проблематику, що є соціальна... дуже важлива соціальна навантаження на УЗ з точки зору перевезення населення, військових грузов, евакуація. Я дуже вдячний за ту роботу, яку проводить УЗ кожен день, за цю героїчну роботу. Але я вважаю, що знову перекладати ці збитки на підприємства для того, щоб вони продовжували падати в свою там пропасть – це не дуже справедлива історія.

Я розумію, що пасажирські... грузовые перевезення зараз для УЗ є прибутковими і продовжують бути прибутковими. І, на мою думку, єдина правильна історія – це розрив пасажирських перевозок і грузовых, анбандлинг, о котором мы должны говорить и куда мы должны двигаться. Это непопулярное решение, понятно, что многие будут против, но иного пути для нас немає, тому що так працює Європа, так працюють всі країни. І ми можемо довести до того стану, коли УЗ не витримає цієї навантаження, якщо ми їх не будемо підтримувати через ПСО, через фінансування держави, а не перекладувати всю цю історію на бізнес.

Вкратце так. Цифри є, цифри є у нас, цифри є в УЗ, є у бізнесу, і кожен з них бачить зі своєї сторони, але нам потрібно Helicopter view на цю проблематику і на ті рішення, які будуть для всіх (*нерозбірливо*) Це, що стосовно УЗ. По Укренерго, давайте інший блок, другий блок.

Далі веде засідання заступник Голови Комітету МОВЧАН О.В.

ГОЛОВУЮЧИЙ. Як ви запропонуєте, заслухаємо УЗ в цій частині, чи представників металургів?

МАГОМЕДОВ М.С. Я б почав з УЗ.

ГОЛОВУЮЧИЙ. Давайте з УЗ. Укрзалізниця, я бачу, що ви є, але не бачу, хто саме. Представтесь, будь ласка, і прокоментуйте.

ПЕРЦОВСЬКИЙ О.С. Олексій, Муса, колеги, вітаю! Олександр Перцовський, керівник Укрзалізниці. Чути нас добре?

ГОЛОВУЮЧИЙ. Так, чути, видно. Дякую.

ПЕРЦОВСЬКИЙ О.С. І зі мною вся команда, зекономлю час на представленнях, але є фінансовий блок і вантажний безпосередньо.

Давайте тоді до суті. Я думаю, що говорити повторювати про проблематику зайве, всі добре розуміють всі знають її, я піду відразу до можливих рішень, щоб ми, можливо, за підсумками цього засідання отримали підтримку вас, колеги, як одного з ключових комітетів Верховної Ради в наших кроках.

Якщо говорити про цифри, то розрив ліквідності на наступний рік в Укрзалізниці прогнозується на рівні 48 мільярдів гривень. Ми ці цифри можемо чітко в деталях розгорнути, ключове – це операційні збитки насправді пасажирського перевезення, як було сказано, і приміських, і далекого слідування. Тому що тарифи на пасажирські перевезення, нагадаю, не переглядались з 2021 року. Там єдиний сегмент, де ми вільні у своєму ціноутворенні, - це міжнародку, ми показали ефективність, ми заробляємо 4 з лишком мільярда гривень в доходах і понад 2 мільярди в прибутку, все решта – це регульовані тарифи, відповідно маємо суттєві збитки. Окрім збитків...

БУЙМІСТЕР Л.А. Перепрошую, а 48 мільярдів – це розрив ліквідності чи збитки?

ПЕРЦОВСЬКИЙ О.С. Це розрив ліквідності, це саме розрив.

БУЙМІСТЕР Л.А. Все, дякую. Дякую.

ПЕРЦОВСЬКИЙ О.С. Тому що, окрім операційного збитку, він також включає потребу у фінансуванні капітальних видатків, ця потреба є вищою, просто зазначу, що є амортизаційні відрахування, тому що є і суттєвий технічний борг по інфраструктурі, ми маємо відновлювати багато інфраструктури, багато, звичайно, по енергетиці, по мостах. Просто для розуміння, от зараз ми ж з вантажами, скажімо, вугільними, по суті, спільно із вугільними підприємствами боремося за кожну тонну. Останні місяці, коли працювали шахти біля Покровська, ми зробили резервну гілку, там гинули наші машиністи, але ми їхали до останнього, працювали, вивозили вугілля. Так само зараз, скажімо, біля Павлограда, Павлоградвугілля працюємо до останнього, луплять по локомотивах, відновлюємо фактично, у нас є мости, які по 10-15 разів відновлюються. Так-от, все це також потребує фінансування в розрізі капітальних видатків.

Третя складова. У нас є суттєве фінансове навантаження, яке успадкувала Укрзалізниця, це наші фінансові витрати. Ми займаємося паралельно реструктуризацією боргу. Я трошки забігаю наперед, але для наших європейських партнерів, для того ж ЄБРР дуже важливо, щоб погодити і профінансувати реструктуризацію боргу. У нас наступного року планується виплата понад 800 мільйонів євро основного боргу, що, звичайно, непідйомне сьогодні для Укрзалізниці. Так-от, щоб його реструктурувати, всі розуміють, що має бути чітка зрозуміла доходна складова в Укрзалізниці не тільки на рік, а на багато років.

Так от, як я і обіцяв, проблема ...*(Не чути)* Ці 48 мільярдів ми досить довго дискутували з урядом, з міністерствами і вийшли на певну збалансовану модель, яка, звичайно, може переглядатися, але вона була взята за основу. Вона включала передусім кроки, яка сама залізниця може зробити для підвищення своєї операційної ефективності. Таких кроків вже в базову навіть цю модель, де розрив 48, вже там 6-7 мільярдів закладена наша оптимізація, але поверх цього ми запропонували, що на 10,4 мільярда кроки з операційної ефективності підвищення доходів, видатків самої Укрзалізниці. Знов-таки все це публічно готові презентувати і звітувати за ці кроки.

Єдине наголошу, що нам важливо, щоб цим крокам також не заважали, бо серед них є, зокрема, 2,5 мільярда – це продаж металобрухту Укрзалізницею, це надважливо

Prozorro. Продажі, це прозоро, Олексій це добре знає. Але з'являються зараз ініціативи, звичайно, лобіюються окремими... Я тут бачу наших улюблених представників металургійних галузей, вітаю вас. З'являються ініціативи щодо лобістського встановлення шлагбауму на експорт брукхту. Ми, звичайно, дуже радіємо, коли наш брукхт купують наші внутрішні виробники, але щоб не було такого зговору і свідомого збиття цін, то експорт всіх трошки тримає в тонусі. Просто якщо цей шлагбаум буде опущений, то, зрозуміло, впадуть ціни і ми не реалізуємо і потім ми знову повернемося щодо збільшення збитків Укрзалізниці, точніше невиконання цієї програми по продажу, збільшення збитків і знову будемо говорити про ще додаткове підвищення тарифів. Тому давайте діяти, скажімо так, партнерські і не заважати, зокрема, Укрзалізниці реалізовувати брукхт. Ну, це так до слова.

Там багато інших ініціатив, там суттєві оптимізаційні кроки по нашому адміністративному апарату. Ми з того, що десятиріччями відбувалося, коли залізниця була структурована на шість регіональних залізниць, переходимо на створення єдиного інфраструктурного оператора, це і підготовка до майбутнього ринку, і це суттєве скорочення адміністративних витрат, ну, і багато інших кроків. Знов-таки окремо по них готові доповісти. Це 10,4 мільярда.

Ми пропонували уряду і більш агресивну модель, але вона передбачає суттєве скорочення мережі, тому що зрозуміло, у нас основні видатки вони в інфраструктурній мережі. Її, зрозуміло, сьогодні погоджувати країна не готова, тому що це і військова логістика, це і пасажирські перевезення. Тому зійшлися на такому проміжному сценарію.

І далі є два інших інструменти, які можуть дозволити збалансувати наше фінансування залізничного транспорту, це індексація вантажних тарифів і це державна підтримка. В робочій моделі воно розподіляється наступним чином: це 22 мільярди від індексації вантажних тарифів і 16 мільярдів від фінансування бюджетного щодо укриття пасажирських перевезень. Це неповне покриття витрат пасажирських перевезень. Просто тут виходили з реальних можливостей бюджету. І то, ви знаєте, що в поточній версії бюджету цих 16 мільярдів або більшої суми, яку подавали в тому числі і представники вашого комітету, на жаль, не знайти. Вони нібито сидять в резервному фонді, але це така дуже ненадійна модель фінансування, і вона незрозуміла в часі, тому що у нас розрив ліквідності стає критичним вже в січні, а розуміння, коли може бути надходження до резервного фонду, незрозуміло.

ГОЛОВУЮЧИЙ. Вибачте, 16 мільярдів – це що?

ПЕРЦОВСЬКИЙ О.С. Це очікуване фінансування з державного бюджету. Воно декларувалось публічно в тому числі Міністерством фінансів і урядом, але воно не проявлено жодним чином офіційно в проекті Закону про державний бюджет. Є розуміння, що це може бути фінансування з резервного фонду. В нього, здається, загальна сума там чи 38, чи щось... Він збільшений, і є розуміння, що звідти це фінансування може передбачатися.

Наша позиція однозначна, що системне фінансування пасажирських перевезень має бути закладено в основну частину державного бюджету. Це передбачувана програма, ми по ній готові звітувати, готові чітко показувати: держава регулює тарифи, відповідно ми претендуємо на компенсацію. Це, до речі, відповідає Закону України "Про ціни і ціноутворення". Там чітко закладено, що той, хто встановлює тарифи нижче економічно обґрунтованого рівня, повинен компенсувати різницю. Ми готові звітувати по наших витратах на пасажирські і на вантажні перевезення. У нас посегментна звітність аудіюється, і там все зрозуміло.

Відповідно дельта – це індексація вантажних тарифів. Адже, як ви всі добре знаєте, вони не переглядалися з 2022 року, вони суттєво, їхня динаміка відстає від рівня всіх відповідних індексів. Зайвим буде казати, що сама лише електроенергія зросла за цей період понад 200 відсотків.

Тобто говорячи про рішення, перше, те, що ми пропонуємо. Це, звичайно, системне впорядкування фінансування пасажирських перевезень. Ми до того ж пропонуємо лібералізацію преміумсегмента, тому що у нас сьогодні збитки, зрозуміло, там від плацкартних перевезень – це соціальний сегмент, але ми несемо збитки на сегменті перший клас чи СВ. Перший клас, там у нас є певна гнучкість. Відповідно це перший блок, передбачено це в бюджеті. І другий – це індексація монтажних тарифів. Ми готові йти на збалансований сценарій. Якщо ми починали, як ви знаєте, в лютому 2025 року йшлося про 37 відсотків індексації, зараз та пропозиція, яка прийнята, це поетапна індексація 27 відсотків мала відбутися з листопада. Як ви бачите, не відбулася. Це відповідає індексу цін виробників минулого року. І з липня наступного року на 11 відсотків. Покроковий такий підхід.

Якщо є нагода і можливість знайти попри військовий стан, воєнний стан в бюджеті більшу суму, щоб в більшій частині покрити витрати пасажирських перевезень, відповідно навантаження на бізнес буде зменшеним. Це просто питання балансу. Станом на сьогодні, повторюся, не знайшлося в бюджеті, тому зрозуміло, січень місяць наступає, і ми просто вимушені зупинятися.

Фінально єдине, що скажу, що також закликаємо до певного діалогу щодо моделі індексації, тому що ринок і представники різних секторів розійшлися. Скажімо, у нас з аграріями є досить конструктивна дискусія і є розуміння, вони готові підтримувати модель, за якої це зростання витрат в рівній пропорції перекривається на тонну вантажу. Відповідно вони бачать це так, щоб не поглиблювати подальшу диспропорцію між класами, це означатиме відсотково, тим більше зростання для нашого першого класу. Але разом із цим ми розуміємо, що вантажам першого класу, металургійним, вугіллю, певно, зараз найскладніше цим підприємствам, вони отримали і зростання електроенергії.

Фінально скажу, наша, певно, пропозиція, якщо держава бачить потребу і необхідність підтримати певні галузі, то відповідно може бути по аналогії з тим, як фінансувалися колись вантажні перевезення з прифронтових територій аграрні, буде створене певне цільове фінансування для субсидіювання тих галузей, які цю підтримку, чи регіонів, які цю підтримку потребують, відповідно щоб тарифи були на ринковому рівні, а точково були компенсатори для тих бізнесів, які сьогодні можуть, скажемо так, не витримати раптом цього підвищення.

Резюмуючи, мені здається, ми тут із комітетом і з усіма промисловцями на одній сторінці номер один, це потрібно фінансувати, перекривати соціальні зобов'язання, як це відбувається в Європі. Просто одну цифру фінально наведу, що в Німеччині понад 20 мільярдів євро Deutsche Bahn отримує тільки на фінансування інфраструктури. Ми абсолютно розуміємо і свідомі стану справ в нашій державі і всіх обмежень фінансових, але мінімально це фінансування, щоб хоча б продовжувати рух, має відбуватися.

Далі ми хочемо все ж таки певного розуміння, що без індексації помірної і поетапної вантажних тарифів нам також не обійтися, тому що бюджет всього навантаження також не витримає. І, звичайно, підтримку в наших власних заходах оптимізації, тут це за нами, просто не вставляти палки в колеса закликаємо весь ринок.

В мене все. Готові на всі питання відповісти. Дякую, колеги, за увагу до цього важливого питання.

ГОЛОВУЮЧИЙ. Дякую, пане Олександрє.

Колеги народні депутати, хто хоче виступити? І, може, ми, або, Муса Сергоєвич, скажіть, може ми передамо слово металургам, бо, в принципі, питання перше... представникам галузі?

МАГОМЕДОВ М.С. Якщо дасте можливість...

ПЕРЦОВСЬКИЙ О.С. Згадав, як у Верховній Раді, коли когось згадуєш, то той має право на репліку.

ГОЛОВУЮЧИЙ. Окей, давайте... Вибачте, Олександр. Давайте, тоді народні депутати, зараз питання до УЗ, а потім послухаємо металургів.

БУЙМІСТЕР Л.А. Дякую, колеги, Людмила Буймістер. Всіх дуже рада бачити. Пане Олександр, ви дуже правильно назвали це проміжним сценарієм. У мене декілька питань.

Перше. Ви добре знаєте, що я особисто підтримала в цьому році зміни до бюджету, коли передавалося з міського бюджету міста Києва 8 мільярдів в бюджет Укрзалізниці. Хоча, ви знаєте, що це рішення було, особливо для мене особисто як для народного депутата від Києва, дуже складне. У мене питання дуже просте. Чи ви ці гроші з резервного фонду отримали? Тому що механізм закладався такий самий, передача в резервний фонд і потім перерозподіл на Укрзалізницю. Всім це обіцяли. Сьогодні у мене дежавю по історії, тільки вже не на 8, а на 16 мільярдів, що можемо отримати абсолютно таку саму історію, коли 8 мільярдів з одного бюджету забрали, а в інший, куди обіцяли, не передали. Більше того, з'являються, наприклад, 3 тисячі безкоштовних кілометрів кожному українцю, що для нас, для народних депутатів, які підтримували рішення виділення коштів на перекриття дефіциту УЗ, було, якщо чесно, дуже-дуже дивно.

Тому по цифрах питання. Чи ви отримали 8 мільярдів? І скільки дефіциту створить 3 тисячі кілометрів на кожного українця, якщо воно залишиться? Тому що сьогодні якраз іде питання величезне у Верховній Раді по бюджету. І поки що ми бачимо, що весь популізм в бюджеті у нас, на превеликий жаль, залишився.

Крос-субсидування і оце страшне ПСО ми сьогодні вже почули. Я чесно скажу, я в енергетичному ринку дуже давно працюю, і більшого зла, ніж ПСО і ніж це перехресне субсидіювання, знайти абсолютно неможливо. Тому я тут всіляко підтримую вас і підтримую всі ваші ініціативи щодо переходу до цільового субсидіювання окремих категорій або пасажирів, або перевезення вантажів, там, де це, дійсно, виправдано і там, де уряд на це зможе знаходити кошти, а не перекладати з хворої голови на здорову того бізнесу, який ще існує і за рахунок якого насправді УЗ в тому числі їздить.

Мені дуже цікаво було би дізнатися, що у нас буде з... і які взагалі погляди, бо мені це нагадує ситуацію з ПСО для населення по тарифах на електроенергію з приміськими перевезеннями. Це історично саме збитковий сегмент Укрзалізниці, який зжирає насправді, на мій погляд, зовсім не виправдано величезну кількість бюджетних коштів. Чи

давайте виведемо взагалі окремо цей сегмент і покажемо, що от стільки мільярдів у нас зжирають приміські перевезення. І якщо немає політичної волі, бо я розумію, що це не ваше рішення, це не рішення Укрзалізниці, це питання наявності політичної волі уряду. То хай хоча би ці збитки ми окремо виділимо, покажемо уряду, покажемо партнерам і скажемо, от приміські перевезення, які нам не потрібні, але які у нас зжирають, умовно, 10 мільярдів на рік, це стовідсотково та сума, яка напряду має фінансуватися, наприклад, з державного бюджету, якщо це політичне рішення.

І від себе особисто хочу вам подякувати за те, що ви наполегливо виступаєте проти нетарифних методів обмеження торгівлі з Європейським Союзом. Я направила депутатське звернення на Кабінет Міністрів, дуже сподіваюсь, що найближчим часом отримаємо відповідь, щодо експорту металобрухту. Тому що знову попадає, ми, з одного боку, критикуємо політику тарифну Сполучених Штатів, а з іншого боку, на жаль, копіюємо ті самі підходи.

На резервний фонд наша фракція точно не поведеться більше в жодному разі. І будемо наполягати на тому, щоби все ж таки, якщо виділяється бюджет на фінансування саме Укрзалізниці, то щоб він йшов в Укрзалізницю, а не на резервні фонди, звідки ви потім ніколи не бачите грошей. Дякую.

ГОЛОВУЮЧИЙ. Олександр, будь ласка.

ПЕРЦОВСЬКИЙ О.С. Я коротко відповім. Людмила Анатоліївна, дуже дякую. По-перше, дякую за державницьку позицію щодо попереднього голосування. Доповідаю. 8 мільярдів, рішення відповідно уряду, Міністерством економіки подано, прийнято. Єдине, що диявол, як зазвичай в деталях, тому що це рішення прив'язано до конкретних надходжень конкретного податку, в даному випадку податок на прибуток підприємств, які до того мали надходити до бюджету міста Києва. Відповідно в поточній динаміці надходження цього податку, буквально вчора звіряли з податковою, це сума десь буде 6,5 мільярда, і ми їх вибираємо так дуже точково, по мірі надходження цього податку. Він, як ви знаєте, сплачується щоквартально і не зовсім є передбачуваним. Тому, звичайно, такі штучні прив'язки. Ну, в нас є об'єктивна потреба фінансування того обсягу пасажирських перевезень, які відбуваються, також не до кінця зрозуміло, в який бік тут надходження податок на прибуток міста Києва. Тому ми, на жаль, опинилися в цій залежності. Станом на зараз, певно, проглядається недовибірка по цьому податку, відповідно у нас буде ще додатковий розрив, який, до речі, створює звичайно на вантаження і на наступний рік, тому що це розрив по ліквідності. Тому повністю вас підтримую. Це був вимушений

захід, тому що у нас не було інших варіантів. І завдяки цьому, власне, ми от останні два місяці виплачуємо зарплату, у нас як би сидить поруч фінансовий директор, вони ...*(Не чути)* зарплата цього місяця залізничникам, на яких тримається вся країна, виплачується з цих коштів. Це щодо першого питання.

Щодо другого питання по 3 тисячах. Відпрацювали ми цю програму з урядом в такий спосіб, щоб її зробити нейтральною для бюджету і щоб вона жодним чином не впливала, не створювала додаткового навантаження на бюджет.

Якщо по цифрах, то вони виглядають наступним чином. Ми максимум в цю програму направимо до 1 мільйона місць. Це місця в позапіковий період, які... це на додаткові поїзда, це ті місця, які історично в окремі періоди не розпродуються. Якщо говорити про пілотування в грудні, то воно буде дуже обмеженим з прифронтових територій. Є потенційне недоотримання доходів через цей мільйон місць. Там середня такса – це 400 гривень, це порядку 400 мільйонів гривень. Але знов-таки воно не абсолютне, тому що воно залежатиме від того, чи це нові пасажирі, чи це люди, які б інакше їхали за гроші.

І от спільно з Міністерством розвитку відразу були запропоновані компенсатори, які з певним навіть зазором скомпенсують ці, можливо, втрачені доходи, щоб не створити жодного додаткового навантаження на бюджет. Йдеться про динамічне ціноутворення в преміумсегменті, йдеться про певні зміни в міжнародних тарифах тощо, які нам погодить... І це в одному акті уряду, в одному проекті акта уряду, пропонується прийняти.

Ну, от поруч я бачу, Олексій Станіславович Балеста з Міністерства розвитку може, якщо це деталізувати. Але програма, повторюся, структурована в такий спосіб, щоб жодного додаткового навантаження на бюджет не створити.

Третє – щодо ПСО. Можливо, трошки інша механіка з енергетичним ПСО, насправді це є європейська практика в усьому світі, пасажирські перевезення, середня цифра по Європейському Союзу – це 46 відсотків, це те, що пасажирські оператори отримують саме як фінансування по встановлених регульованих ПСО тарифах від держави від держави.

З чим це пов'язано? Це те, що залізничний транспорт несе певні зовнішні позитивні ефекти. От я бачу, пан Ігор Марчук сидить, ми з ним багато спілкуємося про розвиток, скажімо, туризму від залізничного транспорту, інші напрямки. Відповідно держава як правило підтримує цей транспорт, тому що, скажімо, автомобільний транспорт, він же їздить по державній інфраструктурі, по автомобілях... по автомобільних дорогах, які фінансуються з бюджету в більшості своїй, відповідно залізнична інфраструктура, вона не може замкнено повністю ці витрати перекладатися там на того ж пасажиря.

Це окрема тема для дискусії. Але просто базово скажу, що ПСО в даному випадку це не є якийсь унікальний український велосипед, це так працює транспортний ринок пасажирських перевезень в усій Європі. Але, звичайно, воно має бути таргетованим в тому сенсі, що комерційні, комерційно привабливі маршрути, вони мають бути не за регульованими тарифами. Приклад є наші міжнародні маршрути, і повторюся, ми спільно з Міністерством розвитку працюємо, щоби лібералізувати ще один сегмент преміумперевезень.

І фінально щодо приміського, доповідаю. В нас цифри розділи, ми ніколи це все не об'єднуємо. Якщо говорити про прогнози збитки наступного року, то 13 мільярдів – це далеке слідування і 11 мільярдів прогнозно від приміського сполучення. Справді, всі надходження там складають не більше... порядку 500 мільйонів, тобто там є найменше взагалі перекриття збитків. Всі пенсіонери подорожують за 0 гривень 00 копійок. І тут питання фінансування: або з державного бюджету, або з місцевих бюджетів, - звичайно, перекриття цього сегменту також стоїть.

ГОЛОВУЮЧИЙ. Можна? У мене є кілька питань.

Перше. Ви сказали про те, що не можна оптимізувати мережу, але, наскільки я зрозумів, то якраз значна частина збитків – це через те, що мережа не завантажена, а її витрати ті самі. Ну, тобто виглядає так, що, можливо, мережу треба оптимізовувати або хоча б консервувати. Тобто, чому таке рішення, що ми нічого не оптимізуємо? Бо, ну, хтось має за це платити.

Друге. Тобто, якщо у нас немає заводів в якомусь регіоні, або мало людей, тобто немає навантаження або економічного обґрунтування для використання тієї чи іншої гілки або тієї чи іншої інфраструктури, то, може, дійсно, як би треба сказати, що там воно не треба.

Друге питання. *(Шум у залі)* Можна, Сергію Олексійовичу, виключити звук?

Друге питання. Ви сказали про 2,5 мільярда гривень від продажу металобрухту. Ми це чуємо достатньо давно, ви продаєте довго цей металобрухт, і я цю цифру... Ми прийняли закон... Дивіться, це питання. Тобто ми закон, який дав можливість вам нормально продавати, на Prozorro, обов'язково з чіткими правилами гри, прийняли в 2020... мені здається, другому році, в кінці, і з того моменту ми чуємо про 2,5 мільярда. І, мені здається, що у вас, крім металобрухту, ще багато чого є продати. Ну, тобто, якщо воно не завантажено, то ви можете щось реалізувати.

БУЙМІСТЕР Л.А. Але в нас експорт закритий... *(Не чути)*

ГОЛОВУЮЧИЙ. І, дивіться, я знаю точно... Ні-ні, це питання не тільки про металобрухт. Дивіться, тут і про інші активи, яких у УЗ багато непрофільних. І тут треба робити внутрішній тріаж. Так само, як ми вимагаємо від уряду робити тріаж, щоб вони сказали, що їм треба, що не треба, і для чого їм треба. Тобто хотілося б за три роки почути більше, ніж 2,5 мільярда від металобрухту, який так і не продали.

І що стосується приміських перевезень, тут більше просто роз'ясніть, я не... ми не залізничники. Чому, тобто є якісь там популярні напрямки приміські, не знаю, умовно, Київ, Ірпінь, якісь Київ, там щось, передмістя, да, і це ви несете як державна компанія, несете на своїх плечах ці приміські перевезення. І чому ми не можемо, чому неможливо, щоби громади платили? Тобто давайте законом зобов'яжемо. Тому що ПСО – це окей, це базово від власника задача, да, але якщо цей напрямок не є пріоритетним для власника, а для власника, тобто для держави пріоритетним є, наприклад, не знаю, міжнародне сполучення, то давайте як би розділяти цю відповідальність.

Хочете, тобто ми відповідаємо за корпоративне управління і ПСО – це частина відносин власника або інших контрагентів з компанією, давайте тоді розберемося. І чи виходили ви на взаємодію з громадами, які варто було б, да, які варто було би зобов'язати або з ними попрацювати, щоб вони також Укрзалізниці платили за занижені квитки на приміське сполучення?

Дякую. Це від мене питання.

_____. Тим більше, що вони...

ТАРУТА С.О. Я хотів би ще теж...

ПЕРЦОВСЬКИЙ О.С. Олексій Васильович, якщо дозволите, я коротко, можна я відповім. Пане Сергію, вітаю.

ТАРУТА С.О. Добре.

ПЕРЦОВСЬКИЙ О.С. Відповім Олексію Васильовичу коротко.

По першому питанню, щодо мережі. В нашому плані, який я презентував на 10,4 мільярда, ми насправді пропонуємо порядку тисячі 200 метрів, це загальна, кілометрів, загальна протяжність – це 20 тисяч кілометрів мережі, тисяча 200 кілометрів ми ідентифікували таких, які не будуть мати значного соціального впливу. Це або прикордонні регіони, взагалі тупикові з нашими північними сусідами, або якісь такі

апендикси і ділянки, які на сьогодні повністю не завантажені, або там мінімальний, скажімо, приміський рух, який не створить суттєвого соціального зриву. Але процедурно для розуміння, що консервація цих активів – це під рік, ми цим займемося, будемо інформувати, але це дуже довга процедура так як вона виписана. Це щодо мережі.

В нас ідентифіковані, говорив про більш агресивний план до 8 тисяч кілометрів мережі, які сьогодні комерційно для нас непривабливі, але це вже складні рішення про майбутнє мережі, про майбутнє держави.

Я приведу приклад. От ми сьогодні доїжджаємо до Франківська і далі вся гілка в сторону Карпат – це значні-значні збитки для нас, тому що це гірська місцевість, складне утримання, неелектрифікована ділянка і по суті там немає жодної вантажонапруженості. Там є Івано-Франківськцемент, який іде в одну сторону ...*(Не чути)*, далі там виключно рекреаційний карпатський кластер. З точки зору суто економіки нам потрібно в Івано-Франківську ставити позначку "тупик", переїхали – звідти, будь ласка, автобуси, що завгодно.

Але для розуміння це сьогодні є напрямок, далі за Франківськ, до Рахова, це Ворохта, Татарів, Буковель, Ясіня тощо, найбільш запитуваний, куди їдуть тисячі кожного дня дитячих груп з прифронтових регіонів, куди неможливо, як ви знаєте, взяти квиток, куди в нас там кожні пів години йде поїзд.

І це політичне рішення, чи ми за цю мережу, бо зрозуміло, по суті за неї сьогодні частково також сплачують також ті ж самі вантажовласники, які там не їдуть, але це далі рішення держави, тому що ця інфраструктура, я її не будував, ви, при всій повазі, певно, також, але це загальний актив держави, який можна сьогодні суто економічно закрити, розібрати, людей тоді ми не маємо ні утримувати, нічого, всі Карпати будуть доїжджати до Франківська і далі їздити автобусами чи стояти в корках.

Звичайно, перспектива, якщо ми віримо в світле майбутнє нашої держави, вона про інше, вона про розвиток туризму, про модерновий рухомий склад, про те, що і з Румунії, і українці будуть їздити, і залізниця – це найекологічніший, найкращий спосіб транспортування. Але її потрібно підтримувати, фінансувати. Але це рішення держави: є кошти – тоді фінансуємо, немає коштів – закриваємо.

Тобто, резюмуючи по мережі, там, де це не створює соціально якихось проблем, де є просто недовантажене, ніхто не відчує, ми запропонували 1 тисячу 200 кілометрів. н, наступний великий шмат до 8 тисяч кілометрів, це буде вимагати отаких складних рішень, як я презентував. Далі це потрібно проговорювати, чи ми готові і маємо ресурс фінансувати, чи закриваємо.

Друге. Щодо брухту. Доповідаю, закон справді був прийнятий давно, але разом із тим десь 2,5 року тому Міністерство економіки прийняло певні зміни до постанови, яка регулює розпорядження майном Укрзалізниці, де-факто заблокувавши продаж брухту Укрзалізницею. І ми над цим довго билися, я десь трошки більше року на посаді, це був один з перших пріоритетів, ми там за два-три місяці його розблокували, тільки на старті уже 2025 року десь в травні розпочали відразу активну роботу з ринком. Тоді, до речі, відбулася перша спроба обмежити експорт, але попри це ми вже порядку до 500 мільйонів гривень продали цього року незважаючи... після півторарічної взагалі паузи. І відповідно такої динаміки... от сьогодні активно ідуть аукціони... *(Не чути)* що до кінця року ця цифра буде десь 700-800 мільйонів гривень отриманих від продажу брухту. Якщо ця заборона не відбудеться, то, повторюся, мета на наступний рік 2,5 мільярда. Тому...

ГОЛОВУЮЧИЙ. Да, крім брухту, ви передасте інші непрофільні...

ПЕРЦОВСЬКИЙ О.С. По порядку. Ми... далі, на всю непрофільку, щоб її також демістифікувати, тому що завжди кажуть: от непрофілька – це ледь не порятунок Укрзалізниці. Сьогодні все це розкладено до копійки, ми витрачаємо 2 мільярди гривень. І ми в нашій програмі оптимізації ці 10,4 і далі ми запропонували конкретні кроки, в два роки вивести, це неможливо вивести в один рік, тому що там багато житлових активів, в яких розквартировані сьогодні військові, так щоб не вдаватися в подробиці. Але за два роки ми виводимо це в нуль. Просто для розуміння процесу: дві лікарні харківські, які ми передавали, це у мене зайняло рік їх передавати. Ми в листопаді були готові, телефонує губернатор, каже: ми раді, але, будь ласка, потримайте їх ще до січня, бо ми щось там не заклали в бюджеті і лікарі відразу підуть під ніж. Тому ми їх ще героїчно два місяці утримаємо. Це дві лікарні. Тобто процеси процедури дуже довгі, ми їх пробиваємо, але ми це в програму 10,4 мільярда включили. Половина всіх видатків на непрофільку цього року, половина, точніше, 2026-го, половина... два роки програма, звести всі наші витрати на непрофільку в нуль.

Там основна проблематики, відразу скажу, я розумію, що тут законодавець, на жаль, просто нам не допоможе. Для розуміння, в нас дуже багато комунального майна, яке місцеві громади не хочуть просто так приймати собі у власність. Це ж воно добре так говорити, що є УЗ, не хоче роздати, – та я б усі водопроводи і водокачки сьогодні готовий віддати. Але що відбувається? Наприклад, місто Дніпро, а воно має погодити, воно каже: я готовий взяти лише після того, як Укрзалізниця зробить найкращий можливий капітальний ремонт. По Дніпру це так 150 мільйонів гривень. Ну, в мене цих коштів

немає. Якщо вантажовласники готові, ми можемо трошки ще тариф підняти, зробити ці ремонти кожній водокачці, і потім вони тільки візьмуть. То можливо, я не знаю, якийсь закон про примусову передачу. Але сьогодні закон виписаний так, що це має бути їхнє погодження і виключно після виконання капітальних ремонтів. Тому по комунальній інфраструктурі в це впираємося. Решта майна, готові деталі цієї програми дати.

По оренді, до речі, ми – плюс 100 мільйонів. Ви знаєте, до речі, хто не знає, то в нас сьогодні метр квадратний на вокзалі Київському, який через Prozorro орендується, коштує більше ніж в ЦУМ. У нас мільйон гривень одна кав'ярня на місяць сплачує. Це просто щодо ефективності управління.

І фінально, по приміському було ваше питання, Олексій. Ми – за двома руками, те, щоб місцева влада, звичайно, сплачувала. Повністю з вами погоджуюсь, що це має бути врегульовано законодавчо, тому що на добровільній основі це не працює. Місто Київ, зокрема, не те, що не замовляє перевезення, а сплачує 0 гривень 00 копійок за своїх пільговиків, при тому, що вони є абсолютно бенефіціаром цих перевезень. Люди з Фастова, з Ірпеня, з Бучі їдуть до Києва, все соціальне навантаження несуть у своїх містах, в Києві сплачують ПДФО. Київ є абсолютний бенефіціар, але жодним чином не бере участь у співфінансуванні цих перевезень.

ГОЛОВУЮЧИЙ. Дякую, Олександр.

По цьому питанню давайте окремо попрацюємо, по...

ТАРУТА С.О. Олексій, давайте. Якщо ми будемо так дуже детально розглядати кожне питання, у нас дуже багато сьогодні приймає участь в нараді, і тому хотілось би більш тезисно. Тому що ми всі розуміємо, наскільки важлива Укрзалізниця, з одної сторони, а з іншої сторони, ми розуміємо, що проблеми Укрзалізниці не треба перекладувати на інші галузі. Тому що дуже велика чутливість, і ми можемо, рятуючи одне, похоронити дуже багато галузей і дуже багато підприємств.

На жаль, ми сьогодні маємо цю проблему не тільки із-за війни, а тому що вже там, по-моєму, концепція відносно реструктуризації вже була розроблена більше 10 років, і не було політичної волі, тієї ж Укрзалізниці, робити реструктуризацію і не мати тих проблем, про які ми сьогодні розмовляємо. Тому що це перехресне субсидіювання – це велика трагедія, і постійно вирішувати проблему Укрзалізниці за рахунок інших підприємств і інших галузей – це дуже-дуже неправильно.

І мені хотілось би все ж таки, щоб була чітка програма, наскільки підвищення зараз там тарифів, які будуть наслідки, як це потім відчують інші підприємства і інші галузі.

Нам треба зробити модель і тоді вже приймати рішення. Це треба робити разом з Міністерством економіки, разом з Укрзалізницею, разом, можливо, ми готові долучитися, наш комітет, для того щоб чітко бачити, якщо ми підвищаємо на 5 відсотків – скільки підприємств тут же банкрутують, якщо ми на 10 відсотків – скільки, і тоді буде правильне уже збалансоване рішення. І ми будемо тоді розуміти, як нам треба допомогти.

З одної сторони, безумовно, треба, щоб Укрзалізниця жила і щоб вона виконувала свої функції, особливо що стосується військових перевезень і інших дуже критичних, це з іншої сторони. Но, з другої сторони, ми не можемо так от похоронити зараз таким рішенням дуже багато, я не знаю, сотні або тисячі інших підприємств, тому що всі працюють сьогодні на грані виживання, ніхто сьогодні практично не жирує. І тому дуже важливе рішення, яке треба прийняти на базі чітких розрахунків і тоді зрозуміти: да, ми зараз в бюджеті знаходимо і допомагаємо, паралельно треба запускати реструктуризацію. Ну це неправильно, коли сьогодні і пасажирські, і грузові перевозки, і локомотиви, і вагони – це все разом. Це треба убрати все. Вже ж давно було прийнято рішення, давно Європейський Союз намагався нам довести, що давайте зробимо так, як вже інші країни робили, і тоді у нас була би тільки одна проблема: де гроші взяти для того, щоб субсидіювати якраз перевезення населення, чи підвищувати тарифи і далі вже конкретним верствам населення допомагати фінансувати по тих категоріях, які не можуть виконувати, не можуть оплатити за свої квитки. А сьогодні ми підходимо так: давайте, ми рятуємо одне і не розуміємо, скільки підприємств внаслідок у нас зупинять діяльність і скільки у нас інших регіонів постраждають через це рішення. Дякую.

МАРЧУК І.П. З вашого дозволу, Олексій Васильович. Я, по-перше, хочу подякувати пану Олександру і всій команді УЗ за вашу роботу, особливо в цих надскладних умовах, які є, ви працюєте, і особливо за той рівень корпоративності, який у вас є, як швидко ви відгукуєтесь на всі прохання. Тому дуже це ціную.

Декілька моментів, бо маю бігти на наступні зустрічі. Дивіться, я просто глибоко абсолютно переконаний, що якщо ми не розділимо ці два напрямки, причому не розділимо функціонально, а розділимо юридично, пасажирські перевезення і вантажні перевезення, ми не зможемо вирішити проблеми української залізниці. Це перша теза. Ми розуміємо, що є зношеність інфраструктури, рухомого складу і дисбаланс у стратегіях розвитку, тому що це дві окремі абсолютно сфери з окремим маркетингом, з окремими стратегіями і таке інше, тому це має бути об'єктивно політичне рішення. Колеги, давайте підтримувати і зробимо це якомога швидше, поки у нас є час і можливості. Це перший момент.

Другий момент. Надскладна і надважлива тема, тому моя пропозиція – може, давайте розділимо оці два напрямки навіть у контексті обговорення. Мене би цікавило – це міжнародні перевезення, до яких є купа питань, є величезний попит. Ви сьогодні буквально заміняєте собою авіаційне перевезення, яких немає, квитків дістати неможливо, перекупи працюють, продають це в півтора разу в кращому випадку, а то дорого, і нам з цим треба щось робити.

Те ж саме стосується приміських перевезень. Вважаю, дуже хороша ідея – співпраця, співфінансування або якісь інші речі з органами місцевого самоврядування, які в принципі також мають бути зацікавлені у наданні відповідних послуг населенню, громадянам.

І третій момент. Хочу всім нагадати, що ми нещодавно прийняли прекраснішу, крутішу реформу публічно-приватного партнерства. Через механізми публічно-приватного партнерства ми можемо залучати приватні інвестиції, але в зрозумілі системи, не в коктейлі, вибачте, функціональній і вантажній, і пасажирській, а в конкретній абсолютно напрямки.

Тому тут я готовий долучатися, співпрацювати. Олексію Васильовичу, якщо сплануємо окрему зустріч і заглибимося, зробимо діп дайв, я думаю, це нам допоможе прийняти рішення. Дякую дуже.

ГОЛОВУЮЧИЙ. Дякую, Ігорю Петровичу. Дякую.

Давайте тоді передамо слово передамо слово металургпрому, щоб вони озвучили глибше проблематику в галузі.

КАЛЕНКОВ О.Ф. Доброго дня. Про репрезентативність. Я тут представляю Укрметалургпром, це асоціація гірників і металургів, собственно не тільки металургів, а і гірників, але тут сидять феросплавники, будівельні матеріали я там бачив, цементники, Союз хіміків. Доброго дня. Представлена ще асоціація онлайн видобувних галузей. Тобто тут ми, в принципі, більшість наших звернень стосовно Укрзалізниці, тарифної політики, що треба робити, підписуємо всі разом. Тому тут ми представляємо десь більше, напевно, більше 80 відсотків всієї вантажної бази Укрзалізниці. Тому я думаю, що доречно, щоб до нас прислухалась і Укрзалізниця. Ми залежні від Укрзалізниці так само, як і Укрзалізниця залежна від нас, тому це нормальна повинна бути співпраця. І ми вдячні керівництву Укрзалізниці, що вони це розуміють і ідуть назустріч.

Тепер те, що стосується тарифів, я потім скажу про інші аспекти. Тарифи повинні... Єдине що можна вимагати від державних монополій Укренерго, Укрзалізниці, щоб

тарифи були економічно обґрунтовані. В кращому випадку їх повинні рахувати незалежні органи як НКРЕКП, умовно незалежні хоча б, як незалежний як може бути із кадровим наповненням також, і НКРТ – незалежна комісія регулювання транспорту, яка уже створюється 15 років щонайменше. Але навіть зараз, коли Міністерство економіки, фінансів, розвитку дивляться, яка методика вирахувати витрати, ці витрати перевірити, щоб вони відображали реальність, плюс закласти якусь норму для менеджменту, щоб була якась мотивація не підвищувати ці витрати.

І що ми бачимо зараз? Зараз ми бачимо, що в цьому році вантажні перевезення прибуткові, вони, якщо я не помиляюсь, дають десь 9 мільярдів гривень, в наступному році ми прогнозуємо, що вони також залишаться прибутковими навіть при падінні обсягів перевезень, те, що прогнозується на 15-18 відсотків, вони також залишаються прибутковими. Тобто логіки підвищувати тарифів немає.

Єдине, що в цій логіці працює, ну те, що я спостерігаю останні 10-15 років, чиновникам важко відділити карман бюджету від карману державних компаній. Вони думають, що це одне і те ж і можна перекладати витрати з одного на іншого. Але в цьому випадку ці витрати перекладаються на приватний бізнес. Тут вже говорилося, давайте підвищимо на 26 відсотків, не на 37, чи на 27 відсотків, це 22 мільярди гривень з бізнесу. 80 відсотків – це ті, хто за цим столом заплатять компанії, яку вони представляють, і ті, хто є онлайн. В умовах, коли ми рахуємо кожен гривню і в режимі виживання з 2022-го, а багато хто із 2014 року, для нас це багато. І коли питають, а скільки небагато – все багато. Те, що не обґрунтовано, з економічної точки зору це вже багато. І це також сприймається потенційними інвесторами, хто буде заходити на наш ринок.

Таку ж інформацію сприймають дуже добре DFC, які тут були, американська організація, яка буде розвивати, я сподіваюсь, інвестиційний фонд, мінеральну сировинну базу, для них це теж важливо, і енерготарифи, і залізничні тарифи. І єдине, що вони хочуть, щоб воно було економічно обґрунтовано, а на додаток до цього було б добре, щоб це було конкурентоспроможно з іншими країнами Європи чи з якими ми конкуруємо. Вже зараз підприємства, які входять в Укрметалургпром, перевозять з західних погранпереходів до Гданська і по Словаччині, по Польщі перевозять, дешевше в них виходить ніж в Україні. Тобто такий запас підвищувати, його вже немає. Тут правду казали, що тарифи піднімалися останній раз влітку 2022 року, але піднімалися на 70 відсотків, а до цього в січні 2022 року піднімалися на 45-50 відсотків, для різних класів по-різному.

І ще одне питання по... Тут немає аграріїв, але аграрії проголосували ногами. Всі, хто міг піти з Укрзалізниці і пересісти на автотранспорт, це зробили. У нас вже і труби

перевозять деякі об'єми автотранспортом. Це ненормально, це треба возити залізницею, аграріям також.

Те, що стосується класів. Я думаю, що ненормальна ситуація, коли в нас класи є і розподіляється все це за назвою вантажу. Але це повинні бути різні тарифи для різної технології перевезень. Тому що різна технологія перевезень – це різна собівартість. І тут різниця може бути в рази. Тому що одна із основних проблем Укрзалізниці, як мені здається, те, що там 80-85 відсотків – це, умовно, постійні затрати. Тобто перевозяться там 300 мільйонів тонн, 100 мільйонів тонн, більшість затрат, вона все рівно несеться. І це інфраструктури... Я пам'ятаю, ще 10 років тому, чи то поляки були, чи за ними хто були, малювали карту і показували: оце зелененьким там стовбури з Дніпропетровської області до портів, до погранпереходів – це у нас прибуткові напрямки, а оце, як кров'яна система, червоні – це все збиткові напрямки. І про це вже казали. Я так розумію, що рахували, 14-15 мільярдів гривень Укрзалізниця втрачає саме на підтримку цієї інфраструктури. І формування собівартості перевезення вантажів. Одна справа, коли ти везеш вантаж маршрутним, як у багатьох підприємств, які тут представлені, хіміки і феросплавники, ми, наша галузь, з підприємства (*нерозбірливо*), підприємство – західний погранпереход, інше підприємство всередині України. А інша справа, коли ти там збираєш по три вагони від елеватора до елеватора, задіюються там накопичувальні станції, тепловози, маневрова тяга, все це там тасується і таке інше, там в рази різна собівартість. І тому в рази повинні бути різні тарифи. Але вони повинні залежати не від назви вантажу, тому що деякі, напевно, і аграрії возять маршрутами, небагато, але возять, а від технології перевезень. І ми саме за це.

Те, що стосується... І тому ситуація для нас незрозуміла. Ми всі знаємо ці цифри, вони озвучувалися. Укрзалізниця має 24 там з гаком мільярда збитків від пасажирських перевезень. До цього можна додати 14 мільярдів на інфраструктуру, яка підтримується, для того щоб частина цих пасажирських перевезень була. Я розумію, що це державне рішення.

Більш того, я думаю, що в цих умовах держава може і має приймати ці рішення. Але і фінансування треба не за рахунок бізнесу, а за рахунок державного бюджету. Тому що для нас це просто, і для нас, і для іноземних компаній, це квазіподатки, це такий прихований податок на нас на всіх на операції. Що буде, якщо підвищаться тарифи?

От у нас виступав, я дуже коротко, що говорив, наприклад, директор АрселорМіттал Кривий Ріг. АрселорМіттал Кривий Ріг він оцінює, що тільки його компанія генерує 5 відсотків всіх перевезень Укрзалізниці. Він каже, якщо піднімуть тарифи, ми перевозити нічого не будемо. І це реальна ситуація, знаючи характер там

Лакшмі Міталл і всіх інших, у них можуть там, і їх політику в інших країнах. Наприклад, у Польщі вони задули печі, зараз не працюють. А беручи до уваги нашу політику і те, що у нас найвищі ціни за електроенергію, ще підвищення цін на Укрзалізницю, це може до цього призвести.

Тому для нас не треба ніяких, те, що говорив там керівник Укрзалізниці, дотацій чи ще щось, просто порахуйте реальну собівартість, порахуйте не за класами, а по технології перевезень, і, може, по-перше, держава буде виконувати свою функцію. Це ж соціальні проєкти, пов'язані соціально і з безпекою, можна говорити з нашими партнерами, може, вони виділять під це якесь фінансування. Бо в іншій ситуації, це реально призведе до падінь, по-перше, перевезень, і Укрзалізниця напряду втратить, а, по-друге, держава втратить втричі більше.

І ще буквально пів хвилини. По брухту говорили і по експорту брухту. Я хочу нагадати, це не тема цієї дискусії, це окрема дискусія, але у нас брухт везеться в Турцію. В Турцію, яка ще купує енергоносії з Російської Федерації, яка купує (*нерозбірливо*) з Російської Федерації та заготовка з дисконтом 150-200 доларів. Якби я купував так, як турецький завод, а там електрометалурги, я б півтора рази дорожче міг би брухт купувати. І він транзитом йде через Євросоюз на Турцію. Може, щось залишається в Польщі. Поляки, які зараз виступають за те, щоб принаймні на рік зупинити поставки металопродукції, взагалі на рік призупинити поставки продукції з України. Наші сусіди поляки, дякую їм дуже. Окрім того, держава отримає від 1 тонни брухту, яка перероблена в продукцію, чи тонна брухту, яка експортується, в десять разів більша. Тому всі країни, всі країни, які так чи інакше мають металургію, правда, неправдами обмежують експорт брухту. Навіть Європейський Союз. Європейською Союз зараз обмежує, тільки в країни OECD можна експортувати брухт, я не можу завезти в Україну...

ГОЛОВУЮЧИЙ. Дякую.

КАЛЕНКОВ. А, по-друге, зараз розглядається повністю закриття.

Тому для нас це дуже важливо, це ми на межі там життя і смерті. Для Укрзалізниці це теж важливо, тому що варіант, коли вони зупиняються, - це теж для нас для всіх не варіант.

Тому зараз важливо, щоб держава виконала свою функцію. Спонукала Укрзалізницю реструктуризуватися, порахувати нормально собівартість по технології перевезення вантажів. Встановила нормально обґрунтовані економічні тарифи. А те, що

стосується пасажирських перевезень, якщо це потребує субсидування з боку держави, то це зробили.

ГОЛОВУЮЧИЙ. Дякую, пане Олександрє.

Я хочу сказати таке. У мене в окрузі знаходиться один із комбінатів, і він зараз зупинився. Це компанія Фергехро. І для мене дуже складно як політику пояснювати, що одна із причин, там насправді багато причин, але одна із причин – це в тому числі те, що Укрзалізниця має перевозити, умовно, жителів Ірпеню в Київ чи назад на дисконтованих умовах, або, умовно, безкоштовно. І тут має бути пошук реальних рішень і компромісів. Тому що люди живуть, як в Ірпені так і в Горішніх Плавнях, і, в принципі, жителі Горішніх Плавнів, якби в них була робота і їм платили зарплату, вони б платили ринкові ціни за пасажирські перевезення.

Я хотів би зараз послухати міністерство... Це така лірика моя. Міністерство розвитку. Давайте коротко, можна, Людмиле.

БУЙМІСТЕР Л.А. Олексію, я просто не можу, коли у нас заходить розмова про брухт, я просто, от чесно, ви знаєте нашу любов з вами до цієї теми, але давайте все ж таки не перекручувати. Для Укрзалізниці це 2,5 мільярда. Металурги сьогодні не використовують той брухт, який ми маємо в країні. Казки, які ми чуємо як народні депутати про дефіцит брухту, поїхали зі мною, я вам покажу, де весь конверсійний брухт військовий стоїть. Дивіться, то тоже то, тому що у вас заготівельники одні і ті самі. І накопичення цього брухту іде в країні, цифри, які подаються на уряд і які ми, на жаль, бачимо в пояснювальних записках до урядових документів, ну, на жаль, у нас міністерство саме не вміє рахувати, тому бере звідки завгодно цифри, вони не відповідають дійсності. І ситуація, при якій одні ГО нам приносять одні цифри і другі ГО приносять другі цифри, і кожні кажуть, от Туреччина, Придністров'я, ще якісь ці фантазії, коли Інтерпайп – найбільший споживач брухту в цьому році стоїть з-за технічних причин, а не із-за того, що в нього дефіцит брухту, протягом багатьох місяців, ну, ми одне лікуємо, а друге калічимо. Давайте тоді всі відпускаємо тему з брухтом, тому що це не тарифна історія, це не державницька історія і це історія абсолютно штучного обмеження експорту. Ми от всі боремося за те, щоби зброю експортувати, де нам значно складніше проконтролювати (*нерозбірливо*) і дуже складні механізми, а тут ми розповідаємо про Туреччину. Ми боїмося демпінгу з Туреччини металопрокату на українському ринку? Чи чого ми боїмося?

ГОЛОВУЮЧИЙ. Людмила Анатоліївна...

БУЙМІСТЕР Л.А. Ну, так антидемпінгові зовсім іншим чином робляться речі, а не обмеженням власного експорту.

ГОЛОВУЮЧИЙ. Давайте, я перепрошую...

БУЙМІСТЕР Л.А. Є зовсім інші антидемпінгові механізми. Дякую.

ГОЛОВУЮЧИЙ. Я тут втручаюся, давайте тему металобрухту... Давайте, відкладаємо тему... Ні-ні, вибачте, секунду, я модерую.

Давайте, у нас Міністерство розвитку, і нам треба почути по проблемі тарифів Укрзалізниці. Я хочу, щоби вони виступили. Ми зараз дійдемо до всіх інших. Давайте, Міністерство розвитку, будь ласка. Давайте...

БАЛЕСТА О.С. Да, Олексій Васильович.

ГОЛОВУЮЧИЙ. Пропустіть, будь ласка.

БАЛЕСТА О.С. Да, дякую, по-перше, що зібрали цю дискусію. Вона...

ГОЛОВУЮЧИЙ. Балеста Олексій Станіславович.

БАЛЕСТА О.С. Да, давайте я представляюся. Балеста Олексій Станіславович, заступник міністра розвитку громад та територій України.

Стовідсотково дискусія потрібна і стовідсотково вона повторюється, напевно, із року в рік, власне кажучи, у металургів одне бачення, як зробити індексацію у зерновиків, інша... Давайте так, не індексацію, а зміну тарифів, бо це... або тарифної моделі, або індексації. І кожен рік, напевно, воно досить так системно вже виглядає, в когось однакові тези, в когось тези змінюються, але тим не менш.

Що ми вбачаємо зараз, на даний момент, і, напевно, я не знаю, просто вибачаюсь, не був долучений з самого початку, був ще на транспортному комітеті, що ми вбачаємо зараз. Зараз ситуація в Укрзалізниці, як ви знаєте, надскладна і відповідно за допомогою ваших рішень також було, власне кажучи, Укрзалізниці з їхнім, здається, 22 мільярди збитку, які прогнозувались на початку року, до кінця року ми вийдемо приблизно в 7

мільярдів збитку. Але нам вдалось стабілізувати, власне кажучи, їх кеш-флоу, і зарплатня, про те, що зазначав Олександр, виплачується, не зменшуючи, власне кажучи, таке соціальне навантаження, яке є на Укрзалізниці.

Щодо системних рішень, з приводу прибутковості вантажних перевезень в цьому році і в наступному. Я не знаю, чи Олександр зазначав, але Олександр також зазначав з приводу значних прибутків. По моїй інформації, наявній в Укрзалізниці, ці прибутки вже, ну, майже нівелюються від вантажних перевезень, а в наступному році, враховуючи зміни цін і інфляцію, можуть навпаки бути, скажемо так, менше нуля.

Того тут відповідно є дві проблематики. Є вантажні перевезення і є пасажирські перевезення. Як правильно зазначали, і я думаю, ні для кого не секрет, що розділення хоча б і функціональне, те часткове, яке Олександр виконує, від перевізника вантажного і оператора інфраструктури, і перевізника пасажирського, воно, ну, 100 відсотків має відбуватись. Воно насправді в Олександра і зараз відбувається, просто для нас це все АТ "Укрзаліниця", але є різні філії і регіональні філії, власне кажучи, які вже несуть свої прямі кости як в далекому сполученні, у них є філія пасажирська, та компанія, яка, в принципі, вже має свою костову базу, в них є звісно локація інфраструктури. І це частина тарифів насправді, а локація – це надважливе питання Укрзалізниці, як формувати інфраструктурну складову і як вона локується на даний момент, власне кажучи, на пасажирську і на вантажну.

Так ось, до чого я веду. Суть в тому, що вантажні перевезення на даний момент вже майже не генерують прибутку. Натомість у нас є збиткові пасажирські перевезення. В цьому році вдалося, як я і кажу, власне кажучи, компенсувати цю збитковість за рахунок дотацій державного бюджету. Ми прогнозуємо до 12 мільярдів відповідно, які рішення були прийняті підтримки залізниці в частині ліквідності, власне кажучи. Так, Олександр правильно зазначив з приводу питань 8 мільярдів і, можливо, недобору, який в кінці року буде. Але ми все-таки вважаємо, що нам вдасться взяти всю суму резервного фонду, яка передбачена на цю історію.

Тому, напевно, розділяти потрібно рішення на ad hoc рішення і на стратегічні рішення. З приводу ad hoc рішень це те, що ви бачили, власне кажучи, напевно, я думаю: підприємствам і бізнесу вдалося зекономити більше 20 мільярдів в цьому році на тарифах, якщо ми говорили про індексацію, яку зазначав Олександр, з початку року в 37 відсотків. Її не відбулося. І вже кінець року, і ми розуміємо, що вона не відбудеться в цьому році. Тому зекономлені кошти для бізнесу – воно фактично є. Перше.

З приводу майбутніх змін тарифної логіки або індексації. Ми можемо по-різному говорити про це, але ми розуміємо, що навряд чи тариф буде дешевший, про що

Олександр зазначає. У мене є дуже великі сумніви, що таке може відбутися. Я це про Укрметалургпром, про реакцію в 3-4 рази дешевше перевезення. Ну, ми розуміємо існуючу ситуацію. Навряд чи будь-які зміни тарифу і тарифної методики дадуть зміни в такі колосальні розміри. Тому тут потрібно працювати над цим і працювати в тому числі, приймаючи певні ad hoc рішення, які потрібні для того, щоб Укрзалізницю утримати на плаву. Ми не говоримо про конкретні цифри, це питання дискусій і питання індексацій, і в тому числі питання логіки індексації. Бо, як зазначав пан Олександр, в 22-му році було проіндексовано на 70 відсотків, але з 22-го року по вже 2026 рік індексація не відбувалася. Ми не кажемо про підняття тарифів, це питання індексації, оскільки, власне кажучи, в будь-якому процесі, в будь-яких ваших костях вони зростають. Тобто тут питання логіки індексації щодо зміни тарифного підходу. Напевно, це, дійсно, назріла методика і, дійсно, про те, що зазначили з приводу можливості маршрутизації виділити. Окрім того, така практика дійсно існує, така практика існує в країнах, не буду називати деякі країни, в яких застосовуються коефіцієнти маршрутизації, власне кажучи. Того вбачаємо, що це, дійсно, реалістично і те, над чим потрібно працювати. Не буду голослівним, бо, напевно, кожний рік і кожний там заступник міністра і міністр обіцяв переглянути збірник тарифів і тому подібне і так не переглянув. Того тут плавно я намагаюся, я плавно намагаюся перейти від ad hoc рішень до стратегічних рішень.

У нас є зобов'язання Європейського Союзу, які ми маємо виконати, в тому числі ці зобов'язання говорять про розділення відповідних фінансових рахунків в першу чергу. А для того, щоб це відбулося, у нас чітко має визначатися тариф-доступ до інфраструктури – перше. У нас чітко мають визначатися уже тарифи перевізника, як вантажного перевізника, так і пасажирського перевізника.

Що ми робимо зараз на даному етапі? Ми розділили ці законопроекти і цю комплексну реформу на два етапи: перше – це Закон про інтероперабельність і безпеку залізничного транспорту, який також просимо підтримати, і другий етап – це, власне кажучи, Закон про конкуренцію, який також буде впроваджувати і механізм ПСО, про який казав Олександр. Я от долучився якраз до цієї дискусії частково. Це те, що має зробити стратегічно, і це те, що буде виноситися і як нами, міністерством як ініціатива відповідна.

З приводу... Дивіться, я про залізницю можу досить довго розповідати і говорити. Можливо, якісь наводящие...

ГОЛОВУЮЧИЙ. Дякую. Дякую дуже, що ви сказали, що ви уточнили.

Дивіться, от є проблема, всі зрозуміли, не буду повторюватися, криза з Укрзалізницею, яка призводить до кризи промисловців. І як уряд, ну, конкретно ваше міністерство, пропонує це врегулювати? Тобто зрозуміло, що є якісь довгострокові стратегічні речі, і ви сказали ad hoc. От скажіть, ad hoc, яка реакція має бути для того, щоб... ну, на вашу думку, і що ви будете робити для того, щоб вирішити цю проблему, щоб загасити пожежу. І стратегічно, окей, будемо закони приймати, рухатися якимось, консультуватися, робочі групи проводити, але то потім. Зараз що робити?

БАЛЕСТА О.С. Ad hoc, потрібно переглянути тарифну політику на вантажні перевезення.

Друге питання – це фінансування пасажирських перевезень за рахунок державного бюджету, те, що називається, давайте ми в ідеалі, не ПСО, а компенсація. Бо ПСО – це реальна конкуренція на ринку, власне кажучи, але компенсація. Воно запроваджує також і конкуренцію в ПСО, в цьому її суть.

Тому ми вважаємо, що, перше, і уряд, є певні, скажімо так, домовленості щодо фінансування, власне кажучи, пасажирських перевезень Укрзалізниці, перекриття збитку; дофінансування в частині капекс. Напевно ж, чули: "Мостиська-Скнилів". І також, Олексій, дякую за, звісно, вагони і так далі. Це та частина, яка забирається в Укрзалізницю і, по суті, додається їй можливості капексу.

І інше, нам все-таки потрібно виходити разом з вами, разом з Укрзалізницею щодо можливості перегляду тарифів, інакше ця компанія, на жаль, на мою думку, не втримається. Кажу відверто, так, як є.

ГОЛОВУЮЧИЙ. Окей. Дякую.

У нас є в залі зараз Костянтин Салій і пан Сергій. Давайте Костянтин. Давайте, регламент – півтори хвилини.

САЛІЙ К. Ремарка. Нас турбує саме те питання, що якщо відбудеться підняття тарифів, то майбутня наша відбудова, вона стане настільки коштовною... Чому? Тому що на лівому березі України дуже багато підприємств: Чернігівська, Сумська, – тобто прифронтових областей, розбомблені, релоковані, і нам доведеться з правого берега, навіть за 600, за 400 кілометрів, ці всі вантажі тягати. Тобто Кабінет Міністрів, якщо відбудеться це підвищення цін, він не знає, які гроші закладати в бюджет на конкретну відбудову Сум, Охтирки і інших міст, і ми не знаємо цього. Якщо буде підвищення цін, ми, звичайно, всі ці підвищення змусимо платити кінцевого споживача, який заходить в

різні місця надання товарів і послуг. Тому запитання журналістів, які зараз лунають вже 4 роки, які будуть знижки від лідерів будівельної галузі для українців під час відбудови, ну, можна спрямувати саме на це.

Тому моя маленька порада. Так як я раніше займався більше муніципальними питаннями, дійсно, між великими містами за гроші мерії іноді прокладаються маршрути або ремонтуються платформи залізничного сполучення, тобто можна знаходити цей резерв, якщо люди хочуть, щоб були перевезення, нехай мерія Ірпеня, вона не бідна, Гостомеля не бідна, хоч трошки щось складається, а не бере гроші з залізниці за відбудову своїх платформ та вокзалів.

По-третє, ще хочу сказати, що Укрзалізниця – один з найбільших власників земель державної форми власності. Я чув цифру, не знаю, коректно чи ні, що кожен рік 3 мільярди гривень. З тих грошей, які вона заробляє з перевезень, вона повинна заплатити тим же самим по суті муніципалітетам і знову їх підготовує. Можливо, треба якусь постанову Кабміну або рішення Верховної Ради, щоб на час війни звільнити землі державної власності під критичними підприємствами від будь-яких оренд, екологічних платежів і прочее, прочее, прочее. Якщо 3 мільярди в мінус, ну, це дуже, мені здається, цікава ідея, треба просто з нею попрацювати, з менеджерами. Але можна знайти певні, напевно, нетривіальні речі.

Тому ми дуже вдячні Укрзалізниці за те, що вона працює. Але хочемо закликати і міністерство, і державних службовців звертатися до нас, у нас також є думки, ідеї і разом знаходити рішення. Дякую.

ГОЛОВУЮЧИЙ. Дякую.

Сергій Кудрявцев, будь ласка, вам слово.

КУДРЯВЦЕВ С. Я на одну секундочку або на одну хвилиночку. Хотів сказати, звернути увагу після Горішніх Плавень. У нас є таке місто Марганець. Воно знаходиться на березі бувшого Каховського водосховища. Це наше основне родовище марганцевої сировини. І от наразі з 2022-го, по-моєму, року вже не працює Укрзалізниця між Нікопольським заводом феросплавів і Марганцем. Ми не можемо доставити сировину. Сировина, яка зараз іде, в силу безпекових, да, воно іде по такому-то кільцю, і ціна несопоставима з тим, що було, якщо раніше... було 20 гривень, то зараз це 450 гривень на одній тонні продукції. Це, по-перше, звернути увагу.

І друге. У нас страхування грузів в Укрзалізниці, получається. Тобто страховка для Нікополя не розповсюджується. Тобто страхуються грузи від 100 кілометрів від лінії бойового зіткнення. Оце також питання більш законотворчого плану. Все.

ГОЛОВУЮЧИЙ. Дякую.

Ну тут складніше. Але давайте сфокусуємося на тарифній політиці.

По цій темі у нас є ще три руки онлайн. Я не бачу імен, тому, будь ласка, 2 хвилини на виступ. Володимир Гусак. Дякую дуже. Вам слово першому.

Вас не чути, включіть мікрофон, будь ласка.

ГУСАК В.Г. Добрий день. Дуже дякую за можливість виступити. Насамперед хотілося б, щоб ми не забували в якій ситуації зараз знаходиться і країна, і Укрзалізниця. Ми глибоко поважаємо самовіддану працю всіх залізничників, які щодня забезпечують критично важливі перевезення і часто ризикують своїм життям перед ворожими обстрілами.

ГОЛОВУЮЧИЙ. А ви яку організацію представляєте, скажіть?

ГУСАК В.Г. Федерація роботодавців транспорту України.

ГОЛОВУЮЧИЙ. Дякую.

ГУСАК В.Г. Це найбільша галузева асоціація, яка об'єднує понад 100 підприємств у транспортній галузі.

Знову-таки, велика подяка усім залізничникам за це. Давайте про це не забувати.

Друге, на чому я хотів би наголосити, це взагалі стратегічне питання. І сьогодні збиралися обговорювати не лише Укрзалізницю, але й енергетичні тарифи, наскільки я розумію. І принципова позиція нашої федерації полягає в тому, що взагалі на період дії воєнного стану має бути запроваджено мораторій на підвищення тарифів державних монополій, зокрема і Укрзалізниці. Чому? Давайте говорити відверто, українські підприємства, і малі, і середні, і великі, зараз знаходяться в режимі виживання, і кожне підвищення тарифів буде означати, що частина з українських підприємств закриється і вже не зможе відновити свою роботу після перемоги України. Ми, до речі, це і спостерігаємо – металурги ще тримаються, хоча там теж дуже суттєве скорочення виробництва, але підприємства закриваються. Тому треба дати можливість підприємствам

вижити, тим більше, що українська держава на період дії воєнного стану має набагато більше можливостей як для залучення зовнішньої допомоги як прямої, так і якихось пільгових кредитів. Українські приватні підприємства зараз такої можливості практично позбавлені.

І як ми всі можемо згадати, цього року було питання, що навіть в українському бюджеті був певний надлишок коштів на соціальні потреби, тому що було залучено досить великі обсяги міжнародної допомоги, які не можна було використовувати на військові потреби. Тому на цей час безперечно усі збитки пасажирських перевезень, а також кошти, які необхідно спрямувати на відновлення інфраструктури, про це дуже слушно говорили колеги з Укрзалізниці, ця потреба справді є, мають фінансуватися безпосередньо з державного бюджету. І це ситуація, яка, ну тут колеги казали, це ... *(нерозбірливо)* бо українські підприємства, по-перше, зможуть вижити, а по-друге, зможуть заплатити більше податків, які можна буде спрямувати вже без будь-яких обмежень на військові потреби.

ГОЛОВУЮЧИЙ. Дякую, пане Володимире.

ГУСАК В.Г. А також я розумію (буквально 30 секунд), ми рішуче підтримуємо ідею звільнити Укрзалізницю від сплати податку на землю. Це взагалі в нинішній ситуації знову-таки питання, яке треба вирішувати, і це знову-таки дасть можливість спрямувати додаткові кошти через податок на прибуток підприємств на військові потреби, а стратегічно слід не забувати, що все-таки завдання анбандлінгу ніхто не знімав, однозначно треба принаймні розділити пасажирські та вантажні перевезення, бо без цього в Укрзалізниці, скажімо так, не дуже гарна стратегічна перспектива, і проблеми, які накопичувалися уже десятиріччями, вирішені не будуть. Дуже дякую за можливість виступити.

ГОЛОВУЮЧИЙ. Дякую дуже.

Давайте, наступний доповідач – 2 хвилини, будь ласка. Хто? Власюк Володимир. Скажіть, з якої організації ви представляєте.

ВЛАСЮК В. Я керую компанією Укрпромзовнішекспертиза, це державне підприємство. Ми робили кілька, низку досліджень стосовно ситуації в Укрзалізниці і стосовно її економіки. Це було зв'язано і з промисловістю, взагалі економічним розвитком країни. І ми вивчили також досвід, який за кордоном.

От що дуже важливе і ключове? Наприклад, той же самий Дойче Банк чи польська залізниця працює таким чином, що для них не є точкою заробляння перевезення пасажирів або вантажів промислових. Залізниці призначення – це перевезення... соціальна функція – це перевезення пасажирів і перевезення вантажів, зокрема експортних, тобто обслуговування цього сектору. І якщо ми подивимось, наприклад, на їхню EBITDA, де розділені пасажирські і промислові перевезення, побачимо наступну картину. По пасажирських перевезеннях, якщо ми подивимось, значить, у нас якщо в Україні це мінус, на сьогодні я знаю там, мабуть, десь мінус 150 відсотків маржинальність EBITDA, то наприклад, і в Польщі, і в Німеччині це невеличкий плюс – 10-15 відсотків. Тобто вони не є збитковими. А якщо ми візьмемо промисловість, наприклад, побачимо, то по промисловості картина зворотна. От в промисловості ми бачимо, що якщо у нас, наприклад, маржинальність EBITDA – це відсотків 38, там 40, велика досить, то наприклад, в Німеччині це відсоток – 3 відсотки, не більше.

На що це нам вказує? Що нам нікуди не уникнути от саме руху в цьому напрямку, для того щоб ми зняли ці деформації, які є у нас. Це означає, що нам треба якесь градуальний, поступовий і плановий вихід хоча б на нульову або трохи невелику прибуткову рентабельність із пасажирськими перевезеннями. Зрозуміло, це соціальне питання, це складно, но у нас взагалі економіка – заручник соціального популізму дуже великий, і чим далі воно іде, тим більше ми попадаємо в цю яму. Якщо раніше ми виробляли там 43 мільйони тонн сталі, потім 23, а сьогодні 6, то тоді, коли підвищення тарифів лягало на 43 мільйони, була одна картина, зараз воно лягає на 6 мільйонів тонн сталі.

І ще такий важливий показник. Є пряма залежність між вантажною базою Укрзалізниці і підвищенням тарифів. Як тільки тарифи підвищуються, зразу зменшується кількість вантажів, вони переходять на автомобілі, там кореляція 0,98 відсотка, надзвичайно важлива. І як же ми при зниженні вантажної бази можемо витягувати Укрзалізницю? Тобто ми попадаємо в такий глухий кут, коли кожен виток збільшення цін призводить до зменшення бази перевезення промислових товарів, які фінансують і тримають Укрзалізницю.

Звідси, очевидно, що треба зробити? Там вже Сергій Олексійович виступав, і були питання по системному вирішенню, ad hoc. Ad hoc не вирішить. Я свідок цих нарад уже там 15 років і більше, все те саме.

Тому треба, очевидно, гарні розрахунки. Всі резерви, всі ресурси подивитися для Укрзалізниці. Вже згадувалось про земельний податок, це біля 3 мільярдів, це невелика сума, але це щось. Наприклад, в Укрзалізниці там 36-38 мільярдів касовий розрив. Була

ситуація з акцизами, я так розумію, що його вже зняли, сплату цього акцизу, але це також була якась певна сума, хоча вона якимось чином розчинилася. От ми говорили про цей трансферт із київського бюджету близько 8 мільярдів, ну, менше, 6,5, це також сума.

Але треба єдиномоментно оці всі суми звести до одного знаменника, зрозуміти, де є резерви підвищення ефективності Укрзалізниці, зробити план виводу Укрзалізниці в невелику маржинальну прибутковість, там 5-10 відсотків, і вирівняти промисловість, і вирівняти пасажирські перевезення. І зробити цю реструктуризацію років на 3-5, розуміючи, що бюджет буде додавати. Але після цього періоду треба вийти на зрозумілу економіку, але в будь-якому випадку вона має ліквідувати оце величезне питання збитковості пасажирських перевезень.

І ще точкове таке питання, це вже згадувалось, приміські перевезення. Наскільки ми розуміємо, там люди їздять, але обліковість дуже низька, там відсоток безбілетників дуже великий. Є технічні засоби сучасні. Наприклад, кожен із нас їздив у Польщу чи ще де, там перевіряють квитки, там не зайдеш без квитка. Тобто це ще один резерв, де, очевидно, треба як би навести порядок. Але, головне, це має бути прораховано на гарних моделях з гарною аналітикою, з гарними цифрами спільно зі всіма стейкхолдерами, включно з Укрзалізницею, і має бути отакий довгий план, інакше ми цю ситуацію не виправимо. Дякую.

ГОЛОВУЮЧИЙ. Дякую. Дякую, пане Володимире. Я думаю, за результатами наших слухань треба буде дати доручення уряду, щоб вони презентували план виходу УЗ із кризи і врегулювання цих всіх проблем, якийсь конкретний, тобто щоб ми мали можливість з ним ознайомитись детально.

Що стосується цих всіх безбілетників. Десять не зайдеш в Європі, а десять і не вийдеш. А те, що у нас відбувається із цими перекупками, ну це страшно реально. Я всім ходив доказував, що нічого немає, а потім мої близькі люди через перекупів і знайшли квитки, і було дуже соромно. Тому да, насправді, технологічних засобів, у нас ІТ-країна, ну тобто ми можемо це все досягнути, це не мегаскладно. У нас є багато талантів.

Дивіться, у нас небагато часу. У нас ще дві руки. Джордж Попов, вам слово.

ПОПОВ Д. Дякую. Чутно мене? Національна асоціація добувної промисловості. Хочу приєднатися до всіх абсолютно з озвучених тез сьогодні Укрметалургпромом, Асоціацією виробників будівельних матеріалів, спілкою, Асоціацією виробників феросплавів України. Ми вже теж який рік поспіль спільні заяви, спільні пресконференції проводимо, спільні листи на Укрзалізницю, намагаємося вигадати якісь креативні

рішення. Самі в рамках (*нерозбірливо*) рахуємо можливі потенційні такі вузькі горла для Укрзалізниці, в яких вони можуть проявити свою ефективність, розуміємо? Просто на чому хочу наголосити? Тому що цифри змінюються кожен рік і в першу чергу нас теж турбує падіння вантажної бази як металургів. На чому я хочу наголосити? Наша асоціація тісно залучена у співпрацю з підписаним меморандумом з DFC і ми розуміємо, що критерії визначення проєктів, які потім будуть потрапляти під фінансування, під роботу фонду, а в тому числі і відновлення, вони якось публічно принаймні в просторі не враховують той капекс, який буде виробник, приватна особа, приватно-державне співробітництво, яке буде працювати в рамках фонду, в рамках співпраці із Сполученими Штатами Америки, якось не враховують саме питання тарифів. В першу чергу це електроенергія. Бо, зрозуміло, що там Сполучені Штати Америки зацікавлені в розвитку проєктів з видобутку критичної сировини, які є дуже енергоємними, і члени нашої асоціації є такими. Тобто виробники титану, виробники того ж самого літію – це енергоємні виробництва. Але, з іншого боку, вони так само страждають від того, що порівняно з аграріями ці напрямки, вони прогнозовані для Укрзалізниці, постачання до західних експортних коридорів, до портів.

Важко сказати щось зайве поверх того, що казали мої колеги, я просто наголошую, що це питання вже обороноздатності, представництва України на міжнародній арені і прогнозованості наших дій. Дійсно, ми можемо однозначно підтримати питання того, щоб Укрзалізня перестала платити дивні у військовий час податки на землю, екологічні податки. Ми розуміємо, що Укрзалізня окрім соціального навантаження виконує велике навантаження з підтримки фронту. Але водночас те, що зазначав пан Костянтин Салій, ми бачимо вже на прикладі титанових підприємств, які переходять на колісну тягу з залізниці, іншими муніципальними асоціаціями, фіксується зростання витрат на ремонт доріг.

ГОЛОВУЮЧИЙ. Я прошу підсумовувати.

ПОПОВ Д. Тобто ми розуміємо, що Укрзалізня втрачає гроші, втрачають гроші муніципалітети, які вимушені ремонтувати дороги в громадах, де знаходяться критичні... ніхто не залишається. Тобто капекс, мультиплікатор нульовий. Дякую.

ГОЛОВУЮЧИЙ. Дякую. Дякую.

Онлайн більше... Є ще Кава. Давайте послухаємо Міністерство фінансів.

КАВА О.С. Колеги, дякую за цікаву дискусію. Але хотів просто звернути увагу, тут багато апелювали до європейського досвіду. Але європейський досвід – це не просто маржинальність, але це великі обсяги державної підтримки. І вона ділиться на дві частини. Перша – це інфраструктура. Тому що навіть вантажні перевізники в Європі не платять фактичні... тариф не покриває всі видатки на утримання та розвиток інфраструктури. Лише 4 відсотки сплачується перевізником, а 96 – за рахунок, наприклад, федерального бюджету Німеччини. І друга частина дотацій, яка йде, – це на пасажирські регіональні та приміські перевезення.

Тому європейська модель, тому що тут колеги її неодноразово згадували, – це в першу чергу величезна кількість державних витрат. І проводити як аналогію для України, ну, напевно, зараз це не найкращий варіант. Нам треба шукати вирішення, яке дозволить у нинішній ситуації, – ми розуміємо, що країна воює і країна багато коштів змушена витратити на сектор безпеки і оборони, – вирішувати питання. Тому до європейських прикладів треба дуже обережно підходити і казати не про лише маржинальність, а про цілу картину. Дякую.

ГОЛОВУЮЧИЙ. Дякую дуже.

Так, тоді по онлайн всі виступили.

Людмила Анатоліївна, коментар, будь ласка.

БУЙМІСТЕР Л.А. Шановні колеги, у нас уже закінчується час сьогоднішньої нашої зустрічі. Але все ж таки як людина, яка до повномасштабного вторгнення дуже багато займалася енергетичними питаннями, я тут бачу й НКРЕКП приєднана була, і Укренерго, – хочу відмітити дві речі.

Перше. Хто знає дискусії про підвищення тарифів, а багато хто з вас їх тут знає, на електроенергію, всі знають, що це процес, на жаль чи на щастя, але це процес, який не зупиниться ніколи. І ніколи не буде тарифів нижчих, ніж є на сьогодні. Так, індексація підходить до індексації, це дуже важлива історія, економічна обґрунтованість так само. І тут хочу звернутися до Укренерго та НКРЕКП, в першу чергу. Тому що в нас тарифи на електроенергію і тарифи оператора системи передачі дуже пов'язані з тарифами Укрзалізниці, і в першу чергу і для Укрзалізниці, в тому числі.

Давайте знайдемо все ж таки можливості хоча б реструктуризовувати борги, – і це звернення до всіх державних компаній. Під час війни, коли ми закладаємо сьогодні в бюджеті, по-моєму, 6 чи 8 мільярдів повернення боргів нашим міжнародним партнерам, щоб з іншої кишені у них взяти знову в борг? Ну, політика не зовсім зрозуміла. Мені

здається, що і Міністерство фінансів тут могло би якось взяти шефство і лідерство в цьому процесі, порахувати борги усіх державних підприємств і централізовано від імені уряду виступати, тому що це не єдині, просто зараз обговорюємо 6 мільярдів Укренерго, повірте, у нас закладено зараз в бюджеті набагато більше повернення боргів, причому тіла.

Я вже мовчу про те, що ми можемо навіть розмовляти з партнерами про якісь канікули на виплату відсотків по кредитах. Повірте, я з 2007 року в приватному секторі займалася саме цим, переговорами про реструктуризацію підприємств, про реструктуризацію боргів. Ну, повірте, ми навіть відсотки вже в певний момент, коли грошей не було, не сплачували. А це були всього-на-всього наслідки світової фінансової кризи.

Тому НКРЕКП, Укренерго та Мінфін дуже прошу все ж таки звернути увагу, щоби у нас хоча би оцих боргових речей не з'являлося в структурі тарифів, особливо зараз під час воєнного стану. Я не думаю, що вам тут треба якийсь мораторій на погашення тіла кредиту приймати, я думаю, що на рівні двосторонніх переговорів з нашими партнерами це можна зробити.

І друге питання стратегічне. Панове, у нас сьогодні є законопроект, по-моєму, 14147 (да?), це той, що інтероперабельність. Прохання, давайте намагатися знаходити українські аналоги все ж таки словам, тому що інакше наш уряд звинувачують в тому, що ви ChatGPT перекладаєте документи з англійської мови.

Я хочу сподіватися на краще. Але чого не вистачає? Дуже сильно не вистачає від вас чіткої комунікації щодо стратегії. Тому що, коли ми говоримо про інтероперабельність з Європейським Союзом, перше питання, яке постає – колія.

Якщо ми вирішили вже, що ми стратегічно рухаємося в напрямку Євросоюзу і об'єднання наших залізничних колій, то да, давайте ми про це гучно нарешті заявимо і скажемо, що в Україні хай за 10, хай за 15 років буде вузькоколійка. І що ми напряду, без всяких там пересадок, переміни коліс, перевантажень вантажів в Євросоюз, перевалок, перегрузок, логістичних центрів в Кракові чи ще десь зможемо напряду їхати в Європу, і Європа зможе їхати до нас.

МАГОМЕДОВ. И восстановить железнодорожные войска.

БУЙМІСТЕР Л.А. Залізничні війська – це інша історія, це коли в наступ підемо. Але вони будуть потрібні, коли підемо в наступ. Тому до того є завдання вузькоколійку

прокласти до ЛБЗ, а потім і залізничні війська відновлювати. Жарти жартами, але цієї комунікації дуже не вистачає. А саме в цьому сутність законопроекту 14147.

Друге питання. Є дуже багато на сьогодні пов'язаних з цим законопроектом маніпуляцій чи міфів, що він призведе до підвищення тарифів. Я бачу ситуацію зовсім навпаки, знову ж таки з досвіду енергетичного ринку, як ми рухалися до ENTSO-E, до євроінтеграції. Це ви недокомунікували, що насправді анбандлінг Укрзалізниці – це стримування підвищення тарифів. І цієї комунікації дуже не вистачає.

Ну, і останнє. Якщо будете готувати по конкуренції, по ПСО якийсь законопроект, покажіть підкомітету спочатку, дуже прошу. Тому що у нас колись хтось лізе в Закон "Про захист економічної конкуренції", починається потім більше проблем, ніж... Тому давайте спільно, я готова з міністерством опрацювати, якщо є питання по конкуренції, по ПСО, сідаємо з вами і опрацюємо цей законопроект, для того щоб дійсно полегшити вхід оцей в нормальне ціноутворення наші і пасажирів, і промисловості.

Ну, а бюджету, панове, давайте бути просто реалістами і казати правду і в першу чергу нашим міжнародним партнерам. Тому що, якщо ми сьогодні намалюємо бюджет, де 60 мільярдів доларів дефіциту, але ми там сховаємо і не покажемо якісь ключові видатки, типу субсидіювання пасажирських перевезень, то в кінцевому рахунку ми отримаємо секвестр бюджету в червні-липні місяці. Я вже мовчу, це до іншого питання, чому ми закладаємо зниження активності бойових дій на середину року. Звідки такий оптимізм, мені як військовій людині зовсім незрозуміло. Але це з іншої історії.

Давайте показувати правду самі собі в першу чергу і нашим міжнародним партнерам. Так нам легше з ними буде домовлятися, коли вони будуть заздалегідь знати, скільки коштів ми потребуємо. І як правильно сказало Міністерство фінансів, ми не можемо сьогодні перейти на європейську модель, тому що немає в бюджеті коштів, так давайте про це з європейцями говорити, що ми хочемо європейську модель, на її повну реалізацію нам потрібно ікс мільярдів, і тоді це буде чесна розмова. А сьогодні, коли приходять на комітет і кажуть, 14147 – це півтора мільярда фінансування від МВФ кредитного чи некредитного, незрозуміло, і потім ще незрозуміло... від МВФ тільки кредитне може бути. І ще незрозуміло, чи це на Укрзалізницю півтора мільярди, чи на якісь інші питання. Тому от з цими думками залишаю Мінфін і Мінрегіон.

ГОЛОВУЮЧИЙ. Давайте коротко.

БАЛЕСТА О.С. Я дуже коротко, бо я мушу, вибачайте, покинути, на уряд підключитись.

Да, дивіться з приводу Закону про інтероперабельність та безпеку. Не ChatGPT, вже галочку відмічаю.

Друге. З приводу від фактичної інтеграції до Європейського Союзу і про те, що ми кажемо про колії, там ще система СТБ і досить, досить багато історій, які потрібно інтегрувати. Перше, щоб Ужгород, щоб було зроблено, далі Мостиська-Скнилів, далі з'єднання і так далі. Це насправді на роки, на 5, на 6 років, навіть такі маленькі. Повна інтеграція, ну, вона, на жаль, не відбудеться по аналогії з Іспанією, як це відбувається, де є і 1435, і європейська, іберійська колія. Так само, напевно, буде у нас. Це досить така велика дискусія, що воно буде, власне кажучи, якась така модел шифт система, з однієї колії на іншу колію.

З приводу додаткової комунікації, записали собі. Стовідсотково відбудеться і стовідсотково проговоримо.

З приводу 1,3 мільярда. Я намагаюсь швидко просто, тезисно 300 мільярдів – це Ukraine Facility. Тобто те, що дається державою напряму в бюджет по суті, власне кажучи, і 1 мільярд – це DPO World Bank. Тобто це не МВФ програма, але схожі програми, які також частково є World Bank кредитні і так далі. І це так, дійсно, є маркером цього законопроекту. Це більше про те, цей законопроект до того, що є певні функції, які Укрзалізниця виконує як монополія, а повинна б виконувати держава. Ці функції з безпеки, контролю, моніторингу і так далі піднімаються все одно на рівень держави, і досить багато (*нерозбірливо*) прописані, які... і тому подібне, це про що цей законопроект.

Добре. У мене все. Закінчив...

ГОЛОВУЮЧИЙ. Дякую дуже.

Муса Сергоєвич.

МАГОМЕДОВ М.С. Я б хотів приєднатись до Людмили і казати, це не жарт, у мене дуже багато друзів банкірів, так от вони не люблять, коли їм повертають гроші. Вони люблять, коли гроші працюють, а їм повертають проценти. Тому в умовах війни, я вважаю, що є всі умови для того, щоб реструктурувати борги, і міжнародні банки, я думаю, це підтримують. розуміють, що гроші їм повернуть, але не зараз, коли у нас дуже важка ситуація.

Тому домовляйтесь. І те, що ви... якщо ви не домовитесь, це буде на наступне, ви перекладете цей тягар на бізнес, він вам заплатить більше – 6 мільярдів, і бюджет не отримає 20 процентів, це там 1 мільярд 200 не отримає бюджет від того, що ви не

домовились з банками про продовження кредитів. Домовляйтесь, я вважаю, що у вас є всі для цього доводи, і сподіваюсь, що у вас все буде добре з цим. Дякую.

ГОЛОВУЮЧИЙ. Дякую, Муса Сергосвич.

Давайте будемо... Степан Іванович, хочете виступити? Ні? Давайте, дивіться, у нас уже вичерпався час, Степан Іванович, вам останнє слово.

КУБІВ С.І. *(Не чути)*

ГОЛОВУЮЧИЙ. Не підіб'ю, але, да, Степан Іванович.

КУБІВ С.І. Дам вам можливість колись підвозжувати, а зараз скажу певну думку. Я дякую всім учасникам.

Хочу, щоб ми розуміли, що державний бюджет України в період війни є складний, 113 мільярдів середній дохід гривень, 343 ми позичаємо кожен місяць. Я думаю, що якщо розвинути думку, то це є дуже величне, ми повинні розуміти. Під час війни, дійсно, залізниця, я особисто кожен час їхав під час війни і в Західну Україну, і кожної неділі зворотно, я би подякував всім тим, хто робив цю роботу і робив дуже якісно, вчасно. Бо в перші три місяці війни переповнення було виїзду, а гуманітарна допомога... *(Не чути)* провідники були і вантажниками, працюючі, безсонні і відповідальні. Це я би сказав герої на транспорті.

Друга важлива позиція. Якщо ми думаємо, що під час війни легше, то, повірте, після війни буде нелегше. Ми повинні розуміти, що праця, піт і віра – це те, що очікує нас після війни, якщо ми хочемо зберегти державність і позицію. Кожна структура має свої проблеми, недавно про ПСО ми говорили, про Енергоатом, про інші позиції, а в результаті вийшло те, що вийшло. Багато є внутрішніх ресурсів, той, хто працює, він чітко повинен розуміти. Такі слухання на перспективу я рахую, що, дякую вам, пану Мусі, колеги, за ту роботу, яка зроблена, ми повинні базувати на трьох рівнях. Робиться операційний рівень, який робить роботу, другий рівень робить виконавча структура, це Кабмін і міністерство, а ми вже оці всі проблеми витягуємо в законодавчі акти. Тоді буде все зрозуміло і зроблено як потрібно. Дякую.

ГОЛОВУЮЧИЙ. Дякую, Степан Іванович.

Дякую, шановні учасники, шановні колеги. Я там коротко підсумую.

Значить, ми проблему обговорили, перехресне субсидіювання є викликом, воно зменшує конкурентоздатність логістики, в принципі, української економіки. Треба це вирішувати. Для цього ми робимо ці слухання. Треба щось робити з прозорістю тарифів як вантажних, так і пасажирських. І, мабуть, знаєте, воно соціальне питання з усіх боків. Тому ми наші... Рекомендації за результатами слухань будуть направлені на уряд, тому хто захоче, може долучити конкретні пропозиції, що робити. І будемо разом шукати вихід. Бо економіка у нас одна, Україна у нас одна, УЗ у нас одна, тому треба всіх одночасно рятувати і шукати збалансований вихід. Дякую.

(Загальна дискусія)

Давайте приймемо рішення окремо на комітеті.

КУБІВ С.І. Олексій, я зараз не в рамках слухань. Я би радив вам добре попрацювати з Кабміном і з урядом. Тому що аргументація і швидкість прийняття рішень нормативних документів, згадайте колись цемент, згадайте колись металобрухт, згадайте колись мінеральні добрива, ця ж проблематика не змінилася. Я про те. Ви дієві, ви робіть тут, а ми повинні зробити правила глобальні. Бо якщо тут на комітеті ми будемо брати операційну роботу, вибачте, ми зашиємося, ми сьогодні це почули.

(Загальна дискусія)

ГОЛОВУЮЧИЙ. Дякую всім дуже. Слухання закрито.