

від 06 березня 2026 року

Протокол № 257

Р І Ш Е Н Н Я

про Рекомендації слухань у Комітеті Верховної Ради України
з питань економічного розвитку на тему:

«Тарифна політика державних монополій АТ "Укрзалізниця" та ПрАТ
"Національна енергетична компанія "Укренерго"»

Заслухавши інформацію Першого заступника Голови Комітету Тарути С.О. про Рекомендації слухань у Комітеті з питань економічного розвитку на тему: "Тарифна політика державних монополій АТ "Укрзалізниця" та ПрАТ "Національна енергетична компанія "Укренерго", які відбулися 02 грудня 2025 року, а також з метою вирішення організаційних питань щодо забезпечення їх виконання, беручи до уваги положення пункту 2 частини першої статті 15, пунктів 1, 3 частини першої статті 49, частини п'ятої статті 50, частини другої статті 52 Закону України "Про комітети Верховної Ради України".

КОМІТЕТ ВИРІШИВ:

1. Схвалити Рекомендації слухань у Комітеті з питань економічного розвитку на тему: "Тарифна політика державних монополій АТ "Укрзалізниця" та ПрАТ "Національна енергетична компанія "Укренерго" (далі – Рекомендації).

2. Направити Рекомендації Голові Верховної Ради України, Кабінету Міністрів України, Міністерству економіки, довілля та сільського господарства України, Міністерству фінансів України, Міністерству розвитку громад та територій України та Національній комісії, що здійснює державне регулювання у сферах енергетики та комунальних послуг для їх розгляду та вжиття відповідних заходів.

3. Контроль за виконанням цього рішення покласти на голову підкомітету з питань промислової політики Комітету Верховної Ради України з питань економічного розвитку Магомедова М.С.

ПЕРШИЙ ЗАСТУПНИК ГОЛОВИ КОМІТЕТУ

С. ТАРУТА

СХВАЛЕНО

Рішенням Комітету

з питань економічного розвитку

від 06 березня 2026 року

(Протокол № 257)

РЕКОМЕНДАЦІЇ

слухань у Комітеті Верховної Ради України

з питань економічного розвитку на тему:

"Тарифна політика державних монополій АТ "Укрзалізниця" та

ПрАТ "Національна енергетична компанія "Укренерго"

У Комітеті з питань економічного розвитку 02 грудня 2025 року відбулися слухання на тему: "Тарифна політика державних монополій АТ "Укрзалізниця" та ПрАТ "Національна енергетична компанія "Укренерго", які було організовано на виконання рішення Комітету від 06 листопада 2025 року з метою пошуку можливих рішень для врегулювання нагальних проблем, що виникають у зв'язку з підвищенням тарифів (далі – слухання).

Захід відбувся за участі народних депутатів України – членів Комітету, представників Міністерства фінансів України, Міністерства розвитку громад та територій України, інших центральних органів виконавчої влади, представників АТ "Укрзалізниця", НЕК "Укренерго", Української асоціації виробників феросплавів та іншої електрометалургійної продукції України "УкрФА", ОП "Укрметалургпром", ДП "Укрпромзовнішекспертиза", Всеукраїнської спілки виробників будматеріалів, Всеукраїнського об'єднання організацій роботодавців транспорту "Федерація роботодавців транспорту України", Асоціації "Національна асоціація добувної промисловості України", інших асоціацій і об'єднань, експертного середовища, науковців, аналітиків та інших стейкхолдерів.

Учасники слухань відзначили наступне.

Підвищення тарифів державних монополій у нинішніх умовах є катастрофічним для української промисловості — металургів, гірників, хіміків, виробників будматеріалів, які вже перебувають у критичному стані через енергетичну кризу, кадровий дефіцит, зростання витрат і наслідки війни.

З 2021 року тарифи на вантажні перевезення вугілля, руди та вапняків зросли у 2,4 рази, а на порожні вагони — у 2,6 разів, що робить роботу підприємств збитковою.

За підрахунками ДП "Укрпромзовнішекспертиза", підвищення тарифів на 37%

приведе до втрати близько 100 млрд грн ВВП, скорочення валютної виручки – на 98 млрд грн, зменшення бюджетних надходжень – більш, як на 36 млрд грн, а також ліквідації понад 76 тисяч робочих місць, у тому числі 26 тисяч у промисловості. Це створює загрозу зупинки підприємств, падіння експорту, соціальних криз у регіонах і послаблення обороноздатності країни.

АТ "Укрзалізниця" є ключовим державним підприємством для транспортування сировини, матеріалів та готової продукції національного індустріального комплексу, частка якого у внутрішніх і міжнародних вантажоперевезеннях становить орієнтовно до 60%. Водночас, однією з найбільш суттєвих проблем, що негативно впливає на конкурентоспроможність і ефективність діяльності підприємства, є пасажирський сегмент, різницю між доходами і витратами якого АТ "Укрзалізниця" зазвичай намагається покривати за рахунок підвищення тарифів на вантажні перевезення.

Офіційні дані свідчать про масштаби проблем: за перші шість місяців 2025 року підприємство зазнало збитків у розмірі 7,3 млрд грн, тоді як за аналогічний період 2024 року мало прибуток у 3,1 млрд грн. Це свідчить про те, що витрати зростають значно швидше за доходи. Підвищення ефективності функціонування монополістичного підприємства за рахунок безконтрольного розширення витратної бази та збільшення собівартості послуг є неприпустимим. У разі якщо єдиним шляхом подолання кризи стане чергове підвищення тарифів, це матиме руйнівні наслідки не лише для промисловості, але й для самої компанії, яка ризикує втратити вантажопотоки та ще більше погіршити своє і так скрутне фінансове становище.

Натомість пріоритетом мають стати системні реформи, а не підвищення тарифів. У жодній розвиненій країні світу пасажирські перевезення не фінансуються за рахунок промислового сектору. У країнах Європейського Союзу цю сферу підтримують за рахунок державного бюджету, що сприяє збереженню конкурентоспроможності вантажних перевезень, і такий підхід має стати стандартом і постійною практикою для України, оскільки йдеться про стратегічну інфраструктуру, що впливає на економіку, мобільність громадян та обороноздатність держави.

Слід наголосити, що підвищення тарифів на вантажні залізничні перевезення не є виходом із кризового становища АТ "Укрзалізниця". Такий крок лише ускладнить ситуацію, спричинить зниження експорту, втрату ринків збуту, закриття підприємств, скорочення робочих місць, зниження валютних надходжень і загальне ослаблення економіки. У нинішніх умовах країна не може дозволити собі такий серйозний удар, це є неприпустимим.

Вантажний сегмент АТ "Укрзалізниця" залишається прибутковим і прибуток у 2024 році складав близько 20 млрд грн. Однак збитки пасажирських перевезень, які прогнозовано перевищать 25 млрд грн у 2026 році, АТ "Укрзалізниця" намагається компенсувати за рахунок підвищення вантажних тарифів, що суперечить міжнародній практиці.

Комітет з питань економічного розвитку 30 вересня 2025 року відповідно до статті 156 Регламенту Верховної Ради України направив до Комітету Верховної Ради України з питань бюджету пропозиції до проекту Закону України "Про Державний бюджет України на 2026 рік" (реєстр. № 14000 від 15.09.2025), серед яких, в тому числі, було запропоновано Міністерству розвитку громад та територій України передбачити за загальним фондом видатки у обсязі 26 086 040 тис. грн на фінансову підтримку АТ "Укрзалізниця" для забезпечення безперервності пасажирських перевезень, перевезення вантажів гуманітарної

допомоги та евакуаційних вантажів. Однак, у прийнятому Законі України «Про Державний бюджет України на 2026 рік» ця пропозиція не була врахована.

У зв'язку з цим, учасники слухань та члени Комітету розраховують на вирішення зазначеної проблеми шляхом розроблення довгострокового механізму фінансування збитків пасажирських перевезень в повному обсязі, внесення змін до державного бюджету на наступний рік та передбачення відповідних витрат у бюджетах наступних років.

Тарифна політика в енергетичній сфері також має бути оптимізована та збалансована. На споживача не можуть перекладатись витрати та зобов'язання, не пов'язані безпосередньо з послугами, які йому надаються. Так, у тарифі на передачу та тарифі на диспетчеризацію електроенергії разом закладені витрати на погашення кредитів НЕК "Укренерго" – 6,2 млрд грн (у тарифі на передачу – 3,8 млрд грн та у тарифі на диспетчеризацію – 2,4 млрд грн). Виконання зобов'язань перед кредиторами, безумовно, важливе, але воно не має відбуватися за рахунок економічної стабільності виробництва та державного бюджету. Зростання цієї статті витрат призведе до скорочення прибутку промислових підприємств на 6,2 млрд грн, що відповідно зменшить надходження податку на прибуток до Державного бюджету України на 1,1 млрд грн (18% податку на прибуток). Слід розглянути можливість тимчасової реструктуризації боргових зобов'язань на період воєнного стану, обмежившись виплатою відсотків без погашення основної суми кредитів.

Зростання тарифу на передачу електроенергії зумовлене також підвищенням витрат на обслуговування облігацій до 3,6 млрд грн (на 2,9 млрд грн більше порівняно з 2025 роком). Різке збільшення вартості обслуговування єврооблігацій створює надмірне навантаження на промисловість. Не заперечуючи необхідності виконання зобов'язань за облігаціями, вважається за доцільне ініціювати переговори з їхніми утримувачами щодо реструктуризації, оскільки поточний рівень витрат є економічно непосильним для промислового сектору.

Витрати зі зменшення навантаження відновлюваної енергетики зростають з 0,6 до 2,2 млрд грн (на 249%), а закладене збільшення обсягів обмеження "зеленої" генерації не відповідає динаміці ринку (у 2026 році прогноз виробництва відновлюваної енергетики нижчий на 8%, обсяг передачі зменшується на 4%, надлишки відновлюваної енергетики можуть експортуватися).

Реалістичний рівень витрат складе близько 608 млн грн.

Витрати на компенсацію технологічних втрат електроенергії в тарифі на передачу також збільшені з 14,9 до 15,7 млрд грн. Національна комісія, що здійснює державне регулювання у сферах енергетики та комунальних послуг (далі – НКРЕКП) закладає збільшення на 23% до ціни електроенергії, хоча, BASE ціна за 11 місяців 2025 року – 4902 грн/МВт·год – як і у тарифі 2025 року (вже враховано зростання рпсе сар). Обсяг передачі зменшується на 4%. Реальний рівень витрат складає 14,36 млрд грн (замість 15,72 млрд грн).

Щодо тарифу на диспетчерське управління:

необґрунтоване зростання витрат на врегулювання системних обмежень з 2,7 до 3,4 млрд грн, оскільки ціна на електроенергію не збільшується, а обсяг передачі падає на 4%. Обґрунтований рівень – 2,6 млрд грн (витрати 2025 року скориговані менше на 4% обсягу передачі);

немає підстав для збільшення витрат на допоміжні послуги з 11 до 11,8 млрд грн.

Згідно факту закупівлі допоміжних послуг у 2025 році укладено лише 70% контрактів. За результатами аукціонів забезпечення у 2026 році буде частковим (41–62% залежно від типу резерву). Постановою НКРЕКП від 26 серпня 2025 року №1343 уже було скориговано обсяг потреби в допоміжних послугах на 2025 рік до рівня 11 млрд грн. Враховуючи результати останніх спеціалізованих аукціонів, потреба у допоміжних послугах на 2026 рік не буде забезпечена в повному обсязі: придбано лише 41% необхідного обсягу послуги завантаження та 62% симетричного резерву. Навіть за результатами довгострокових аукціонів на 2025-2031 роки покриття залишається частковим – 100% для резерву підтримки частоти, резерву відновлення частоти у симетричному діапазоні – на 86,65%, резерву відновлення частоти на завантаження – на 48,93%.

Відзначаючи надзвичайну важливість забезпечення економічної стабільності та обороноздатності України в умовах воєнного часу, підтримуючи зусилля із запровадження збалансованої тарифної політики у сфері залізничних вантажних перевезень та в енергетичній сфері, враховуючи актуальні виклики для промислового сектору та необхідність імплементації передових світових практик регулювання тарифів, прагнучи мінімізувати фінансове навантаження на реальний сектор економіки та створити умови для сталого відновлення і розвитку промисловості, маючи на меті забезпечити збереження робочих місць, валютних надходжень і стабільність державних фінансів, учасники слухань

Рекомендують:

Комітету з питань економічного розвитку:



1. Створити робочу групу з напрацювання рішень для підвищення ефективності управління деякими підприємствами державного сектору економіки.

Кабінету Міністрів України:



1. Забезпечити утримання тарифів на вантажні залізничні перевезення без змін протягом 2026 року.
2. Сприяти в межах повноважень внесенню змін до Закону України "Про Державний бюджет України на 2026 рік" стосовно врахування пропозицій народних депутатів України щодо видатків на фінансову підтримку АТ "Укрзалізниця" для забезпечення безперебійних пасажирських перевезень, перевезення вантажів гуманітарної допомоги та евакуаційних вантажів в обсязі 26086040 тис. грн.
3. Розробити довгостроковий механізм фінансування збитків пасажирських перевезень в повному обсязі з передбаченням відповідних витрат у Державному бюджеті України на 2026 рік та у бюджетах наступних років.
4. Надати доручення Міністерству розвитку громад та територій України спільно з АТ "Укрзалізниця" розробити стратегічну програму підвищення конкурентоспроможності АТ "Укрзалізниця", яка передбачатиме розвиток вантажної бази, створення стимулів для вітчизняних експортерів та запобігання втраті вантажів на користь автомобільного транспорту.
5. Сприяти в межах повноважень та надати доручення відповідним міністерствам щодо приведення мережі АТ "Укрзалізниця" у відповідність до поточних обсягів перевезень та потреб Сил Оборони України. Визначити необхідний обсяг фінансування для утримання інфраструктури для потреб Сил Оборони України

та передбачити в Державному бюджеті необхідне фінансування в 2027 році і наступних роках.

6. Сприяти підвищенню продуктивності праці в АТ "Укрзалізниця" через впровадження автоматизованих технологій і оптимізацію структури витрат, що сприятиме підвищенню ефективності роботи підприємства та зниженню собівартості послуг.

Міністерству фінансів України:

1. Забезпечити державне фінансування утримання незадіяної залізничної інфраструктури, яка є необхідною для підтримання обороноздатності держави та виконання стратегічних завдань.

2. Взяти до відома зауваження Комітету Верховної Ради України з питань економічного розвитку щодо недоцільності підвищення вантажних залізничних тарифів протягом 2026 року.

3. Передбачити фінансування підтримки відновлюваних джерел енергії з державного бюджету згідно з чинним законодавством.

Міністерству економіки, довкілля та сільського господарства України:

1. Сприяти розробленню програми підвищення конкурентоспроможності АТ "Укрзалізниця", яка передбачатиме запобігання втраті вантажів на користь автомобільного транспорту, розвиток вантажної бази та створення стимулів для вітчизняних експортерів.

2. Взяти до відома зауваження Комітету Верховної Ради України з питань економічного розвитку щодо недоцільності підвищення вантажних залізничних тарифів протягом 2026 року.

Національній комісії, що здійснює державне регулювання у сферах енергетики та комунальних послуг:

1. Вжити заходів, спрямованих на утримання від підвищення тарифів на передачу електроенергії та на диспетчеризацію протягом 2026 року.

2. Оптимізувати витрати, які є складовими тарифів на передачу електроенергії та на диспетчеризацію.

3. Вжити заходів для повного виконання зобов'язання перед виробниками електричної енергії з відновлюваних джерел енергії.

