

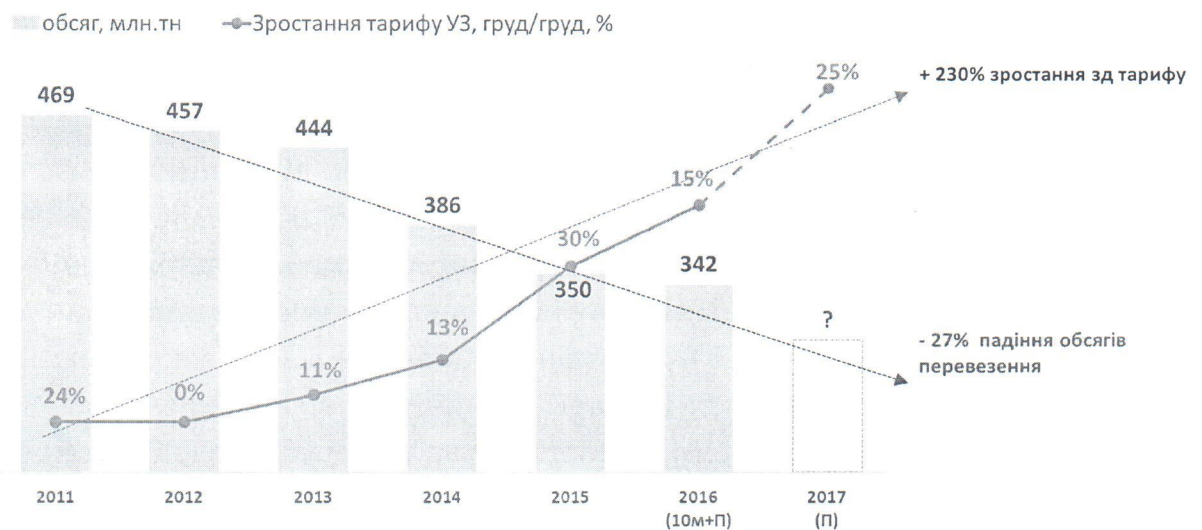
Голові Антимонопольного комітету  
України  
Терентьєву Ю.О.

**Шановний Юрію Олександровичу!**

Керівники провідних галузевих об'єднань промисловості та агропромислового комплексу України, учасники яких забезпечують понад 75% вантажообігу ПАТ «Укрзалізниця» (далі – АТ УЗ) і близько 2/3 валютної виручки країни, висловлюють Вам свою повагу і звертаються з приводу наступного.

Залізничний транспорт забезпечує близько 60% загального обсягу перевезень вантажів в Україні, при цьому протягом останніх 5 років обсяг перевезень залізницею постійно знижується. Крім об'єктивних причин такого падіння обсягів вантажних залізничних перевезень (кризові явища в економіці, зниження обсягів виробництва на Сході України в результаті бойових дій), значну роль зіграв вкрай низький рівень сервісу АТ УЗ і постійне зростання тарифів на вантажні залізничні перевезення. Практично кожне підвищення тарифів супроводжувалося зниженням вантажообігу АТ УЗ.

**Вантажоперевезення УЗ vs зростання тарифів**



Це призводить до погіршення фінансових показників роботи АТ УЗ за рахунок зниження доходів на тлі високої частки постійних витрат, оптимізацією яких ніхто серйозно поки що не займався.

Однак, для ефективної діяльності підприємств промисловості та АПК саме вантажні перевезення залізничним транспортом є критично важливими. Це пов'язано з тим, що, враховуючи специфіку галузей, саме залізничний транспорт забезпечує основні обсяги перевезень як сировини і матеріалів, так і готової продукції та напівфабрикатів, що виробляють підприємства.

При цьому, для більшості таких вантажів залізничні перевезення не мають прийнятної заміни, а АТ УЗ є абсолютним монополістом у здійсненні таких перевезень.

На жаль сфера залізничного транспорту, яка перебуває в стані природної монополії, не має належного рівня антимонопольного регулювання. Як наслідок, цю функцію виконує Мінінфраструктури, яке, перш за все, прямо зацікавлено в економічних результатах діяльності АТ УЗ, а вже потім в результатах діяльності інших галузей і сфер економіки України. Безпосереднім наслідком такого підходу до регулювання є недосконале, наповнене внутрішніх протиріччя і помилок, нормативне забезпечення цінового регулювання вантажних перевезень, яке значною мірою ігнорує інтереси клієнтів АТ УЗ і спрямоване на покриття неефективної діяльності монополіста.

Прямим свідченням цьому є намагання АТ УЗ в черговий раз непрозорим кулуарним способом істотно підвищити вантажні залізничні тарифи - на 25% з 1 лютого 2017.

Зростання тарифів на 15% у 2016 році, а також намір УЗ підвищити тарифи на 25% у 2017 році істотно перевищують як індекс споживчих цін (12% у 2016 році і 8% у 2017 році за прогнозом КМУ), так і індекс цін промислових виробників (12,9% і 8,5% відповідно).

За даними з фінансових звітів УЗ, існуючий рівень тарифів забезпечує рентабельність вантажоперевезень на рівні 40-50%, що дозволяє за рахунок вантажних перевезень здійснювати крос-субсидування пасажирських перевезень в обсязі до 10 млрд грн. на рік. Таким чином, поточний рівень вантажних тарифів навіть вище економічно виправданого, особливо якщо мова йде про монополіста.

Вважаємо, що існуючі умови реалізації послуг з перевезення вантажів залізничним транспортом, вже призвели до:

1. Значного зниження конкурентоспроможності промислових та агропромислових підприємств України на ринках збуту і, як наслідок, до спотворення конкуренції на відповідних ринках, її обмеження;
2. Легітимації встановлення на внутрішньому ринку вантажних перевезень таких цін (тарифів), які неможливо б було встановити за умов існування значної конкуренції на ринку;
3. Демотивації менеджменту АТ УЗ працювати над підвищенням ефективності операційної діяльності залізниці та зменшенням рівня корупції, оскільки всі проблеми можна вирішити за рахунок підвищення тарифів.

Заплановане підвищення вартості послуг вантажних залізничних перевезень, за відсутності належного нормативного забезпечення визначення економічно обґрунтованого рівня тарифів, невиконання існуючих процедур, що визначають публічність цього процесу, відсутності незалежного регулятора,

передбаченого Законом «Про природні монополії», неминуче призведуть до нанесення шкоди клієнтам АТ УЗ і порушення законодавства про захист економічної конкуренції як Мінінфраструктури, так і АТ УЗ.

Враховуючи неврегульованість процедури підвищення тарифів на вантажні залізничні перевезення, відсутність, передбачених законодавством, нормативних документів в цій сфері, просимо Вас, шановний Юрію Олександровичу, в межах компетенції Антимонопольного комітету сприяти недопущенню збільшення вантажних залізничних тарифів до створення незалежного органу - Національної комісії регулювання тарифів на транспорті, який зможе професійно, виважено і об'єктивно оцінити обґрунтованість і доцільність перегляду тарифів.

З повагою,

Голова «Федерації металургів України»

Сергій Біленький

Президент Української Зернової Асоціації

Володимир Клименко

Президент «Союзу хіміків України»

Олексій Голубов

Виконавчий директор Української асоціації виробників феросплавів та іншої електрометалургійної продукції «УкрФА»

Сергій Кудрявцев

Виконавчий директор Асоціації виробників цементу України «Укрцемент»

Роман Скільський