



Зміна тарифної політики на вантажні залізничні перевезення в Україні як основа модернізації економіки

Грудень 2015 року

Чи потрібно інвестувати в залізницю?



1) Якщо не ремонтувати колію, рух потягів зупинитися



2) Українська залізниця має гостру потребу в ремонті і оновленні локомотивного парку:

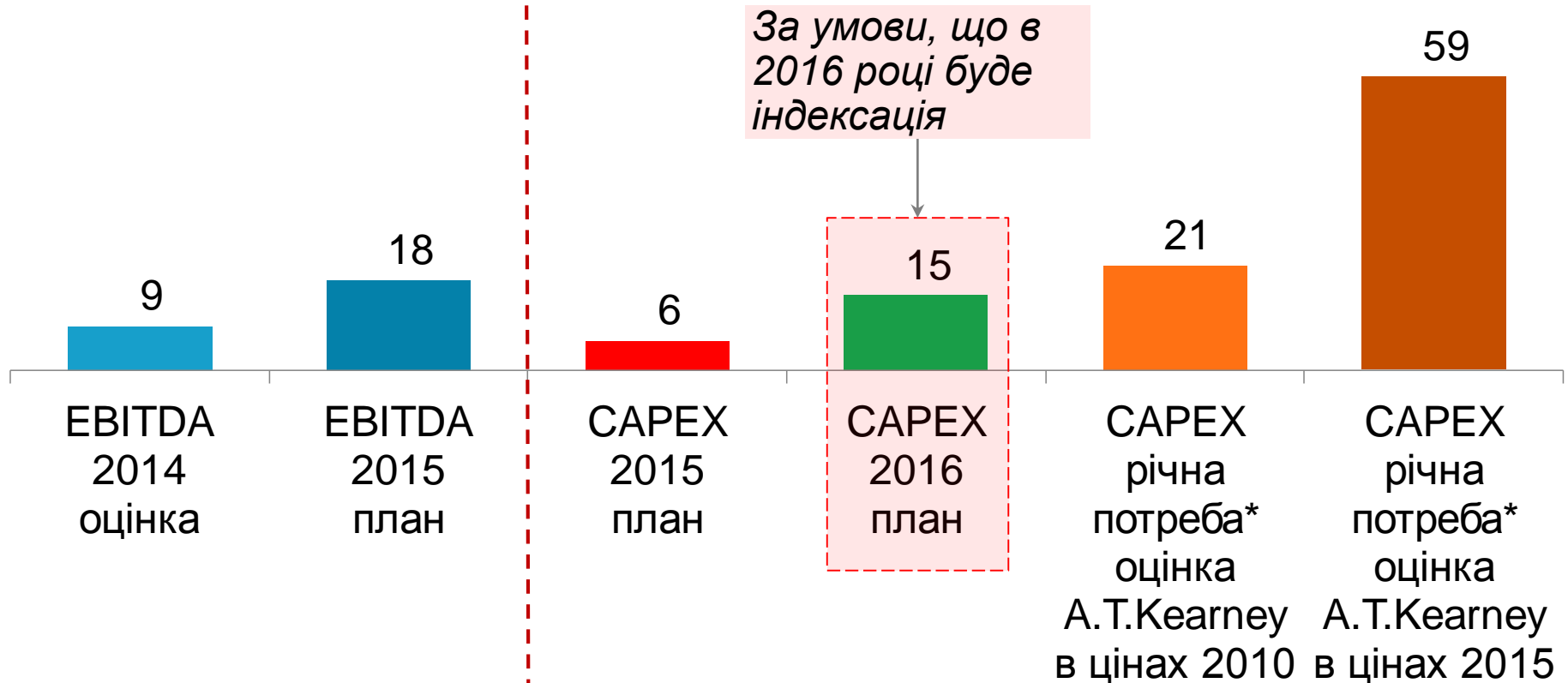
Середній вік електровозів – близько 40 років, магістральних тепловозів – близько 30 років, знос – понад 90%

3) Електрифікація поживає економічний розвиток цілих регіонів – найбільш пріоритетною є електрифікація лінії Долинська-Миколаїв (148км) та Миколаївського залізничного вузла

Укрзалізниця знаходиться в ситуації інфраструктурно-інвестиційного глухого кута



Показники EBITDA (операційний прибуток) та обсягу CAPEX (капітальних інвестицій), млрд. грн.

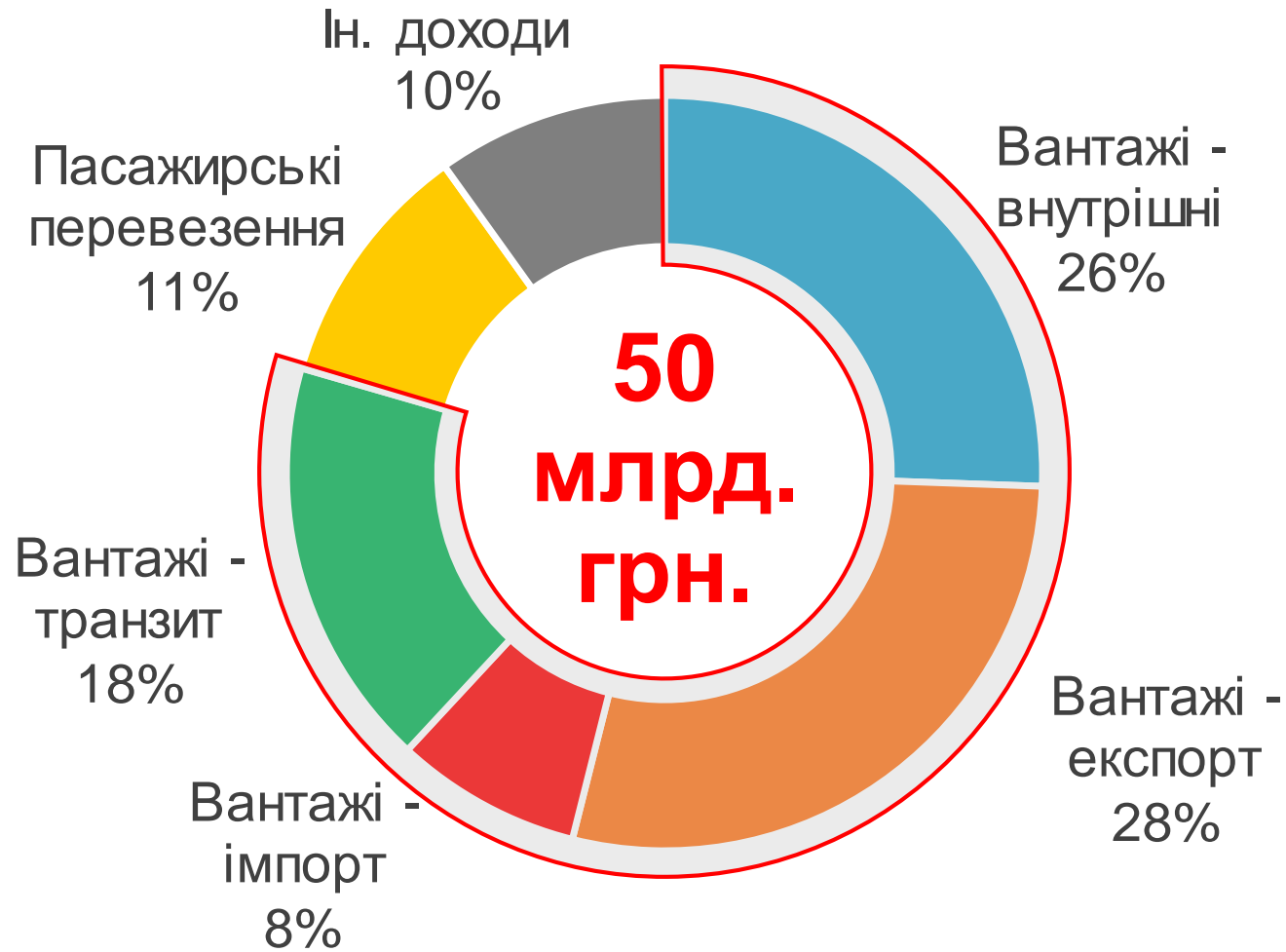


Примітки: * Дані отримані в результаті консалтингового проекту А.Т.Кеарнеу виконаного в 2010 році

Можливі напрямки виходу з глухого кута

Напрямок	Можливі кроки / активності	Швидкі зміни?
Підвищити доходи	1) Зміна системи тарифів	
	2) Зростання економіки → збільшення перевезень	
	3) Внутрішня ефективність	
	4) Клієнтоорієнтованість	
	5) З автомобільної дороги на залізницю	
Зменшити витрати	1) Зменшення кількості персоналу	
	2) Зниження/замороження заробітної плати	
	3) Внутрішня ефективність	
	4) Зменшення фінансових витрат	
Залучити зовнішнє фінансування	1) Залучення боргового фінансування	
	2) Залучення приватних інвесторів	
	3) Фінансування з державного/місцевого бюджетів	

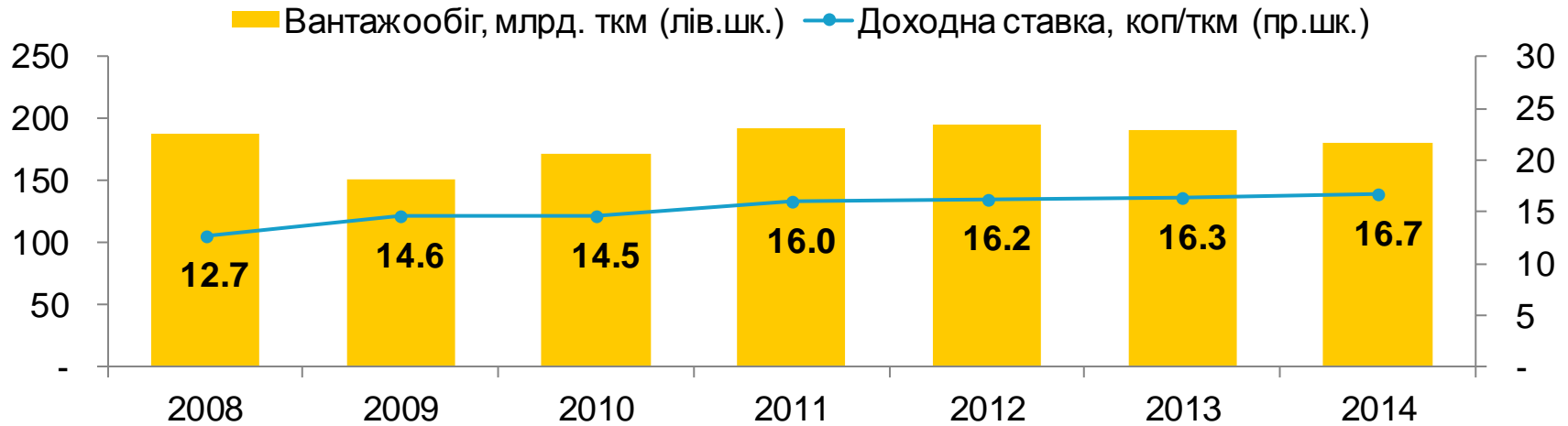
Вантажні перевезення генерують близько 80% доходів Укрзалізниці



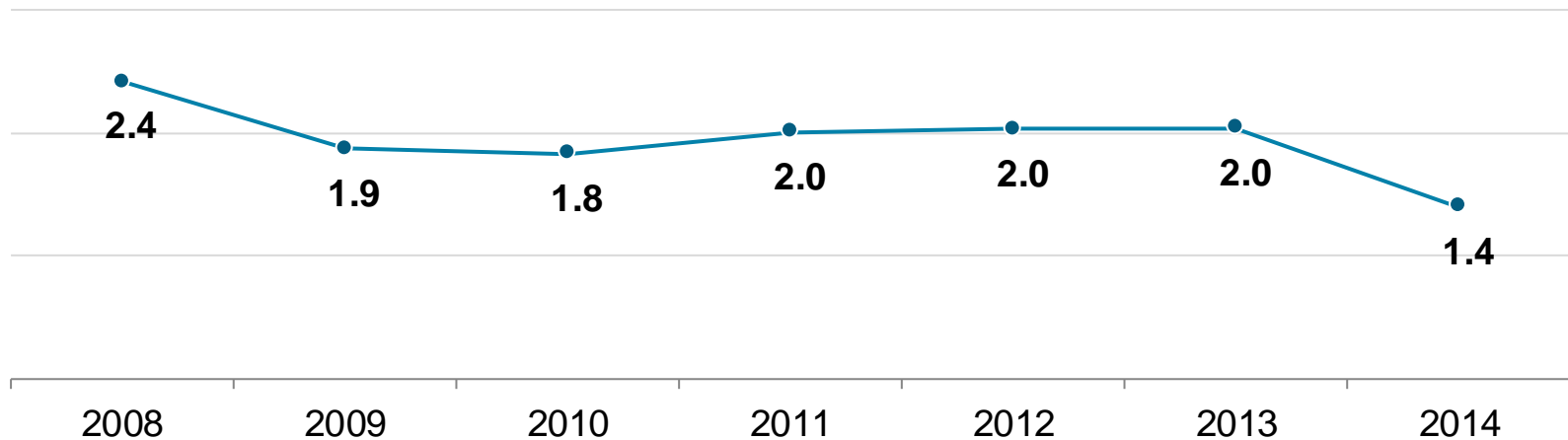
З 2008р. доходна ставка на вантажні перевезення в гривнях не змінювалась



Внутрішній вантажообіг і доходна ставка за 1 ткм в 2008-14рр.



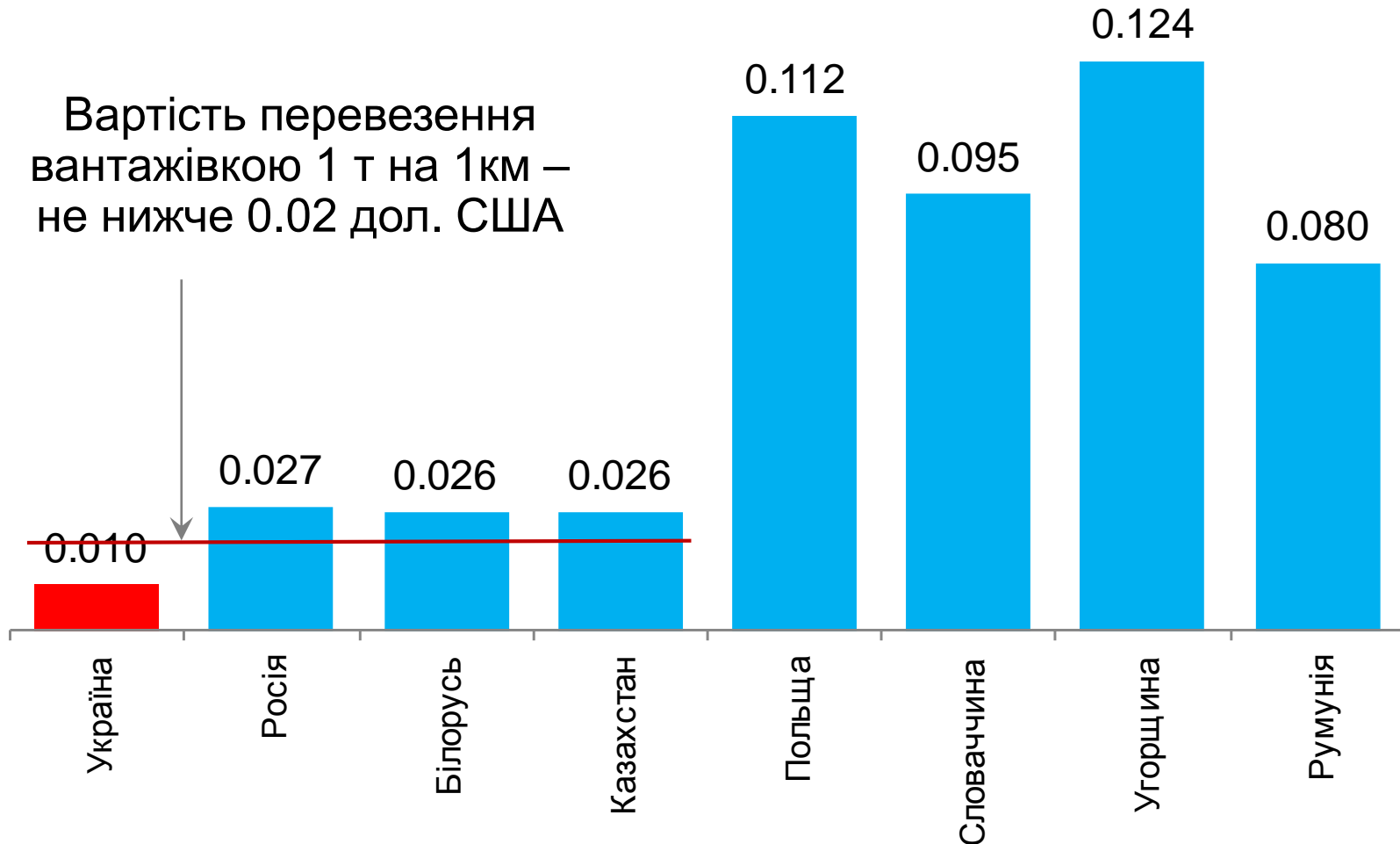
Доходна ставка в центах США за 1 ткм



Вартість залізничних вантажних перевезень в Україні є найнижчою в Європі



Середня доходна ставка в Україні та сусідніх країнах для перевезень на 500 км в кінці 2014 року, \$/ткм



Укрзалізниця ініціює поступову зміну тарифної політики на вантажні залізничні перевезення



I. Внесення змін до діючої системи тарифів

Основні завдання	I етап січень 2016	II етап липень 2016
1) Мінімізація різниці в класах	ні	частково
2) Уніфікація порожнього пробігу	так	
3) Зниження вартості на короткому плечі	так	
4) Зменшення кількості коефіцієнтів	частково	частково
5) Індексація (підвищення) рівня тарифів	на 15%	на 5-25%
6) Усунення дискримінації державних вагонів	окремо	окремо

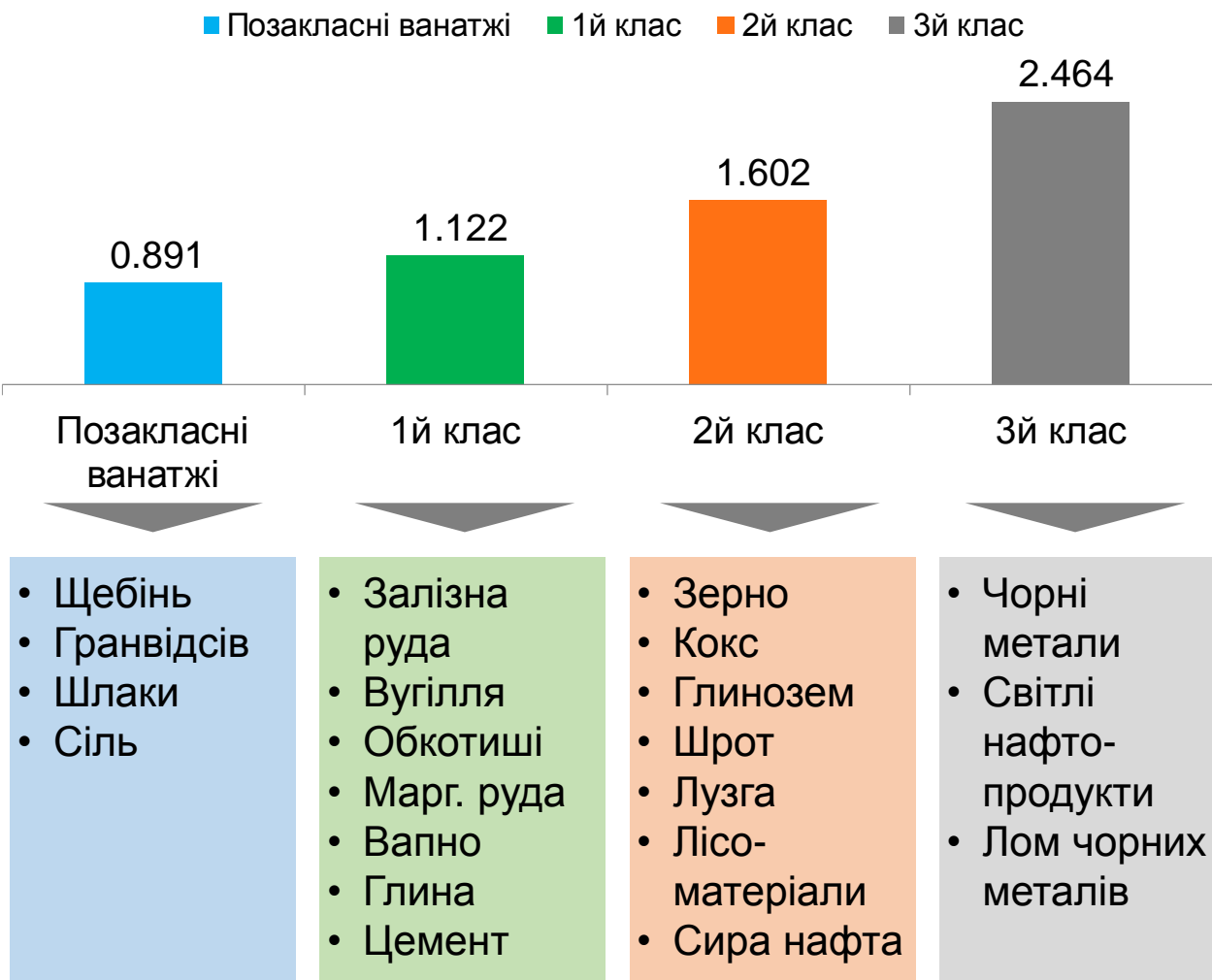
II. Розробка концептуально іншої системи тарифоутворення на вантажні перевезення, в т.ч. із врахуванням необхідності імплементації директив ЄС (протягом 2016 року)

- 1) Тарифи на доступ до інфраструктури (для вантажних і пасажирських потягів)
- 2) Тарифи для клієнтів (за тягу, за користування вагонами)

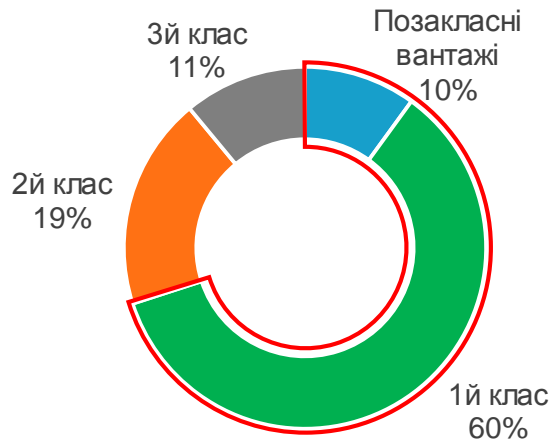
Необхідно зменшити дискримінацію за видами вантажів



Чинні коефіцієнти для базових тарифів для різних класів вантажів



Структура вантажообігу за 11м 2015 року



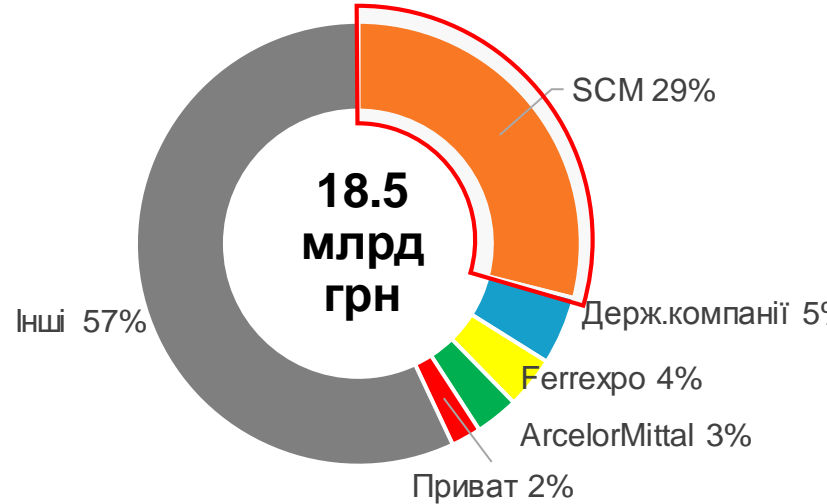
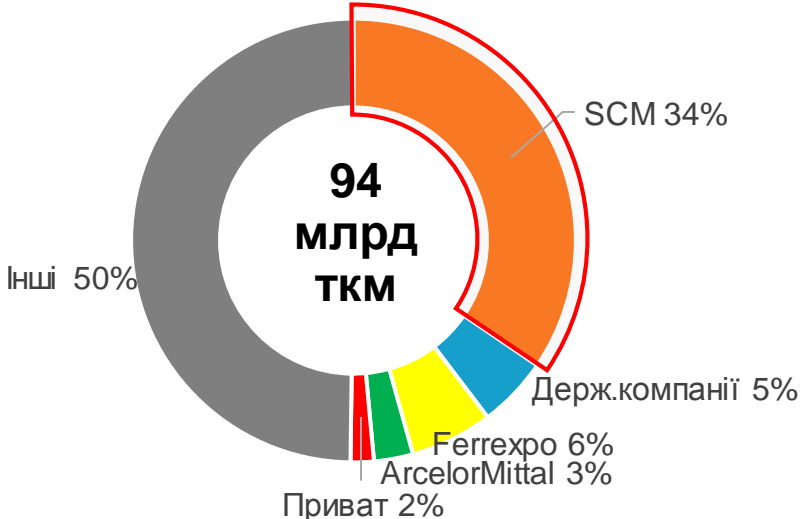
- Під час першого етапу закладено підвищення на 15% для всіх класів
- Під час другого етапу планується підвищення:
 - 5% для 3го класу
 - 10% для 2го класу
 - 15% для порожнього пробігу
 - 20% для 1го класу
 - 25% для позакласних вантажів

Найбільших клієнтів субсидують інші клієнти



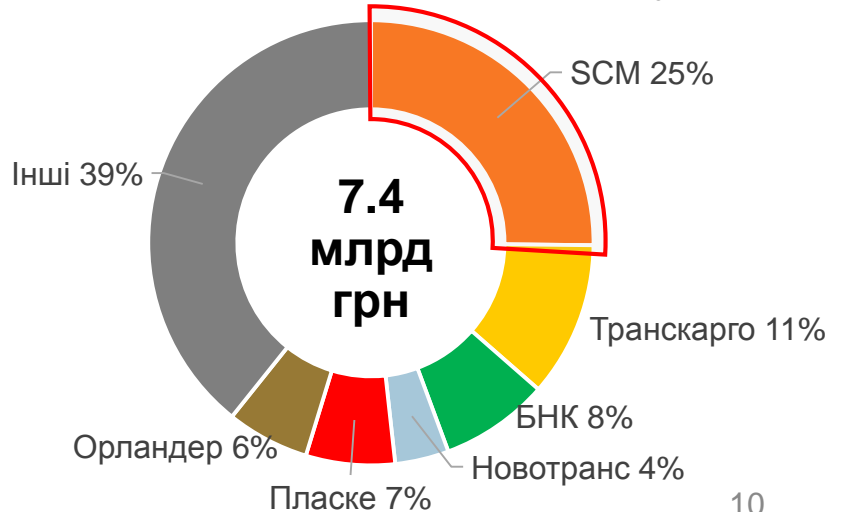
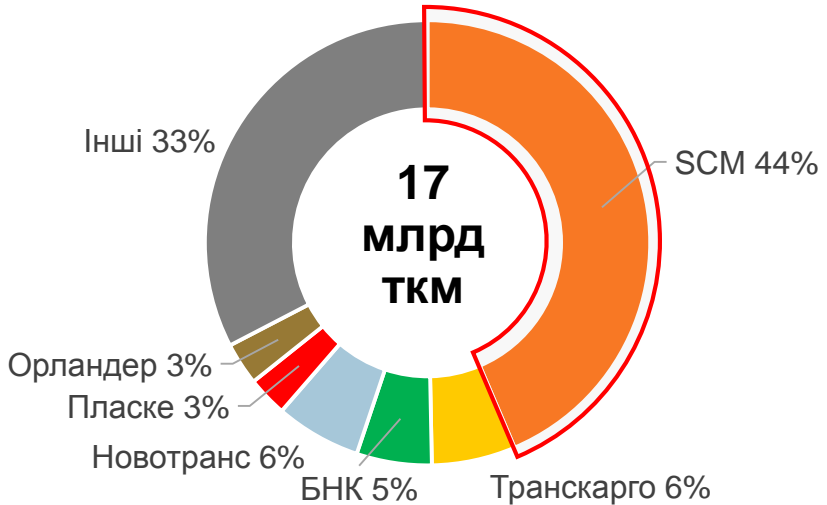
Перевезення в межах України
Вантажообіг за 7 місяців 2015 року

Перевезення в межах України
Доходи за 7 місяців 2015 року



Транзит
Вантажообіг за 7 місяців 2015 року

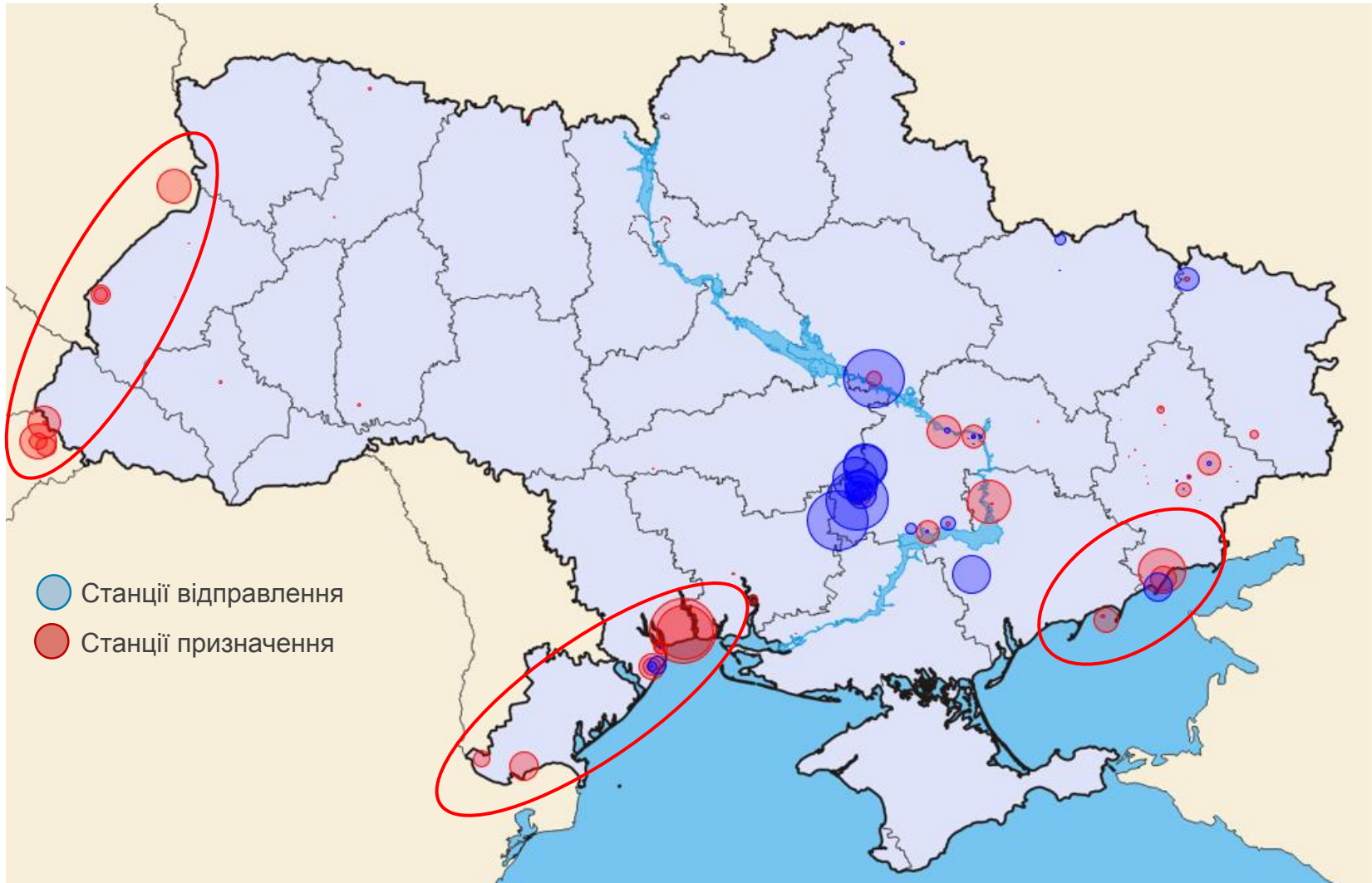
Транзит
Доходи за 7 місяців 2015 року



Обсяги відправлення та призначення залізної руди в межах України (крім транзиту)



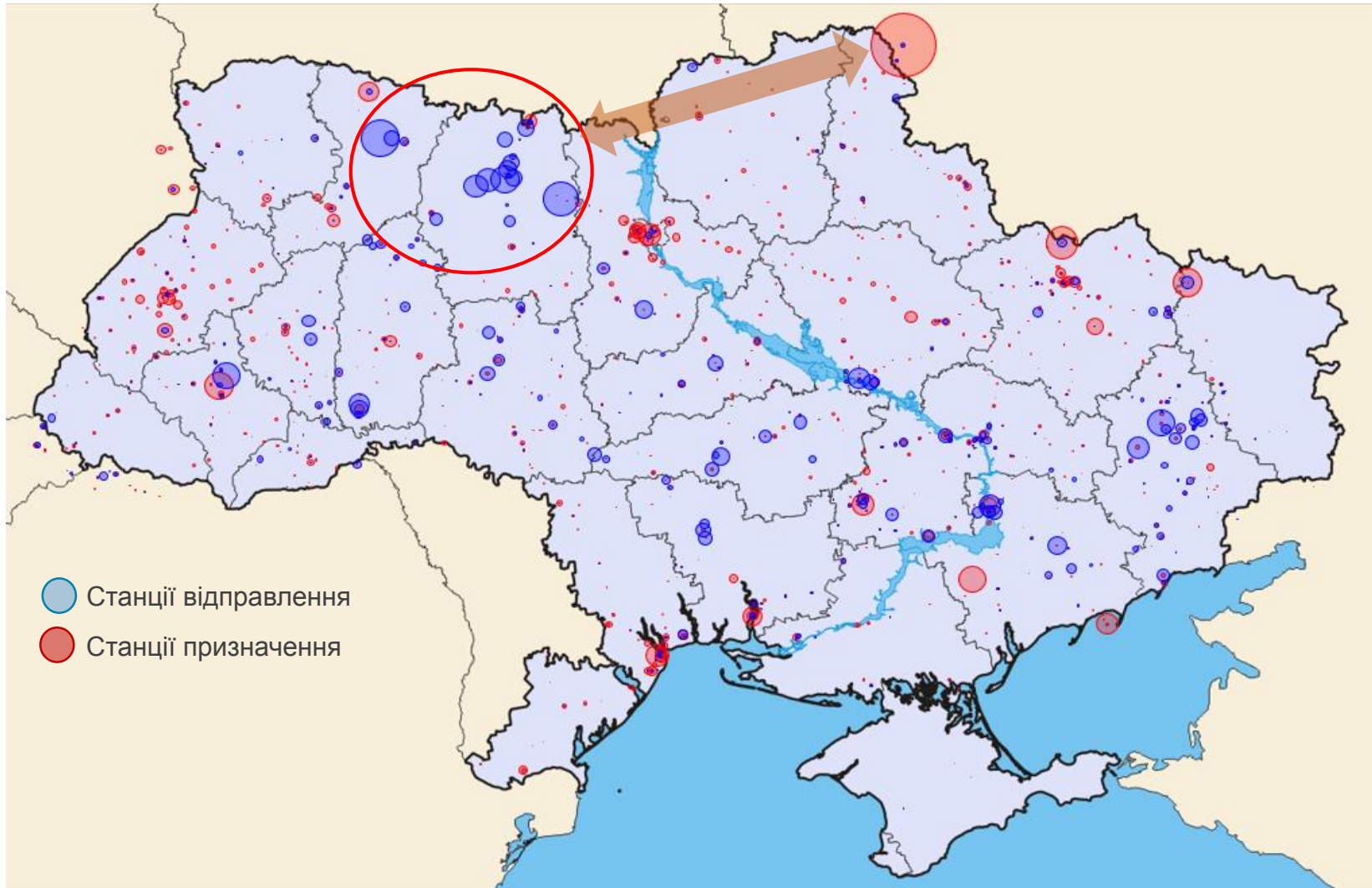
77% перевезеної руди за 7 місяців 2015 року йшло на експорт
Укрзалізниця субсидує виробників залізної руди та інші країни



Обсяги відправлення та призначення будівельних матеріалів (в т.ч. щебеню) в межах України



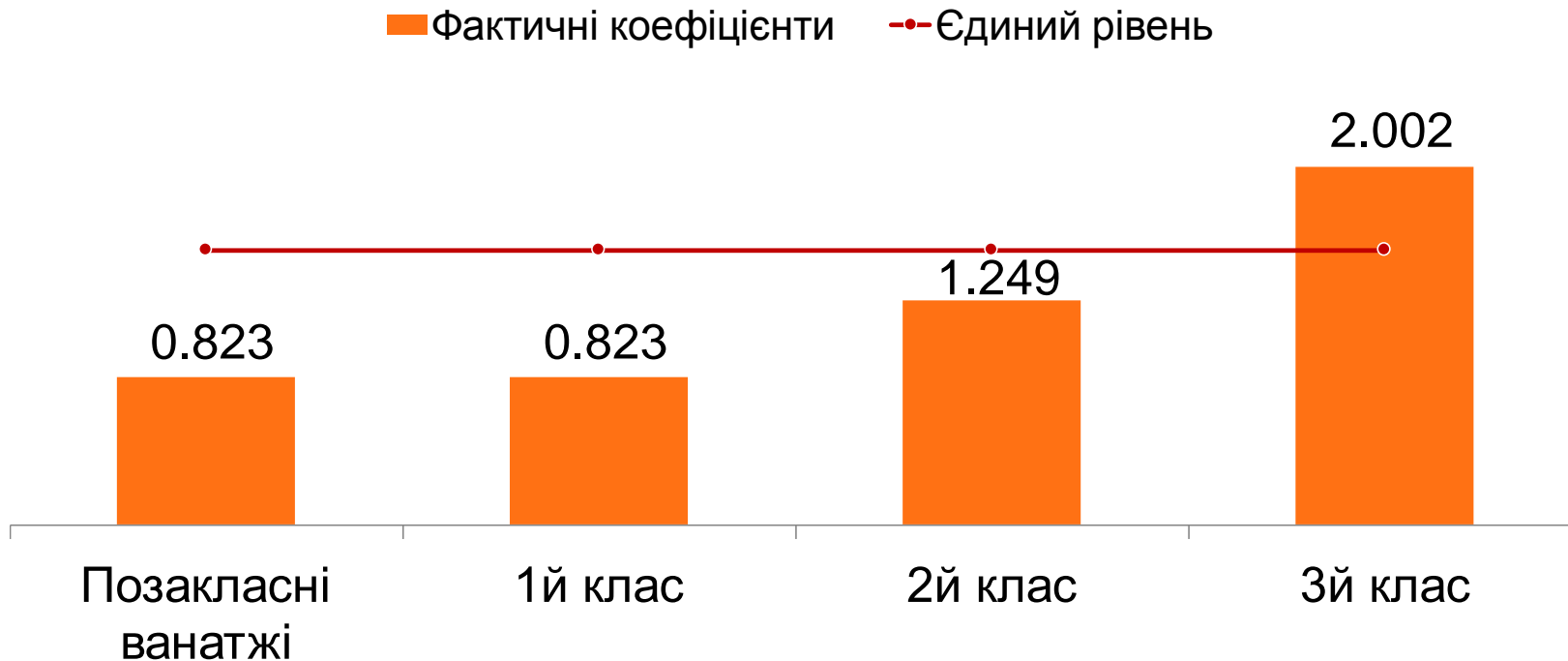
52% перевезених будівельних матеріалів за 7 місяців 2015 року йшло на експорт
Укрзалізниця субсидує виробників та інші країни, в основному - РОСІЮ



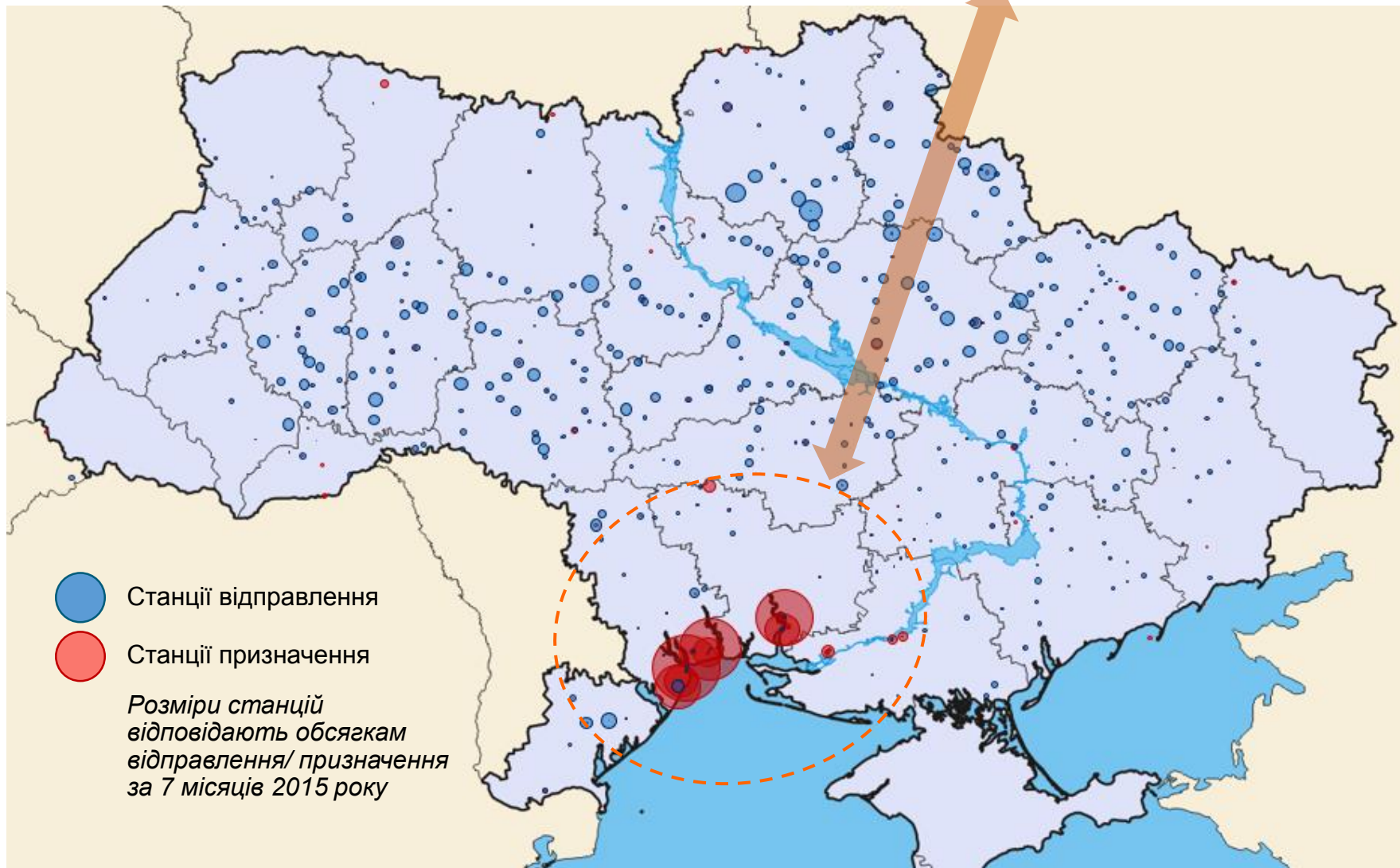
Необхідно зменшити дискримінацію за видами вантажів шляхом встановлення єдиного рівня на порожній пробіг



На сьогодні переміщення порожніх вагонів з-під вантажів 3го класу відбувається 2.4 рази дорожче, ніж з-під вантажів 1го класу
Пропонуємо на першому етапі індексації встановити єдиний рівень 1.486



Обсяги відправлення та призначення зернових вантажів – зерно не вантажать на залізницю в радіусі до 250км від портів



На першому етапі для тарифних схем 1 і 2 пропонується змінити розрахунок базових тарифів таким чином, що на вартість перевезення на короткому плечі знизиться на 20-35%

На сьогодні має місце дискримінація вагонів, що перебувають у власності Укрзалізниці (вагони парку залізниці)



Ринкова вартість – вартість перевезення автомобільним транспортом

