

ФІНАНСОВО-ЕКОНОМІЧНЕ ОБГРУНТУВАННЯ
Державного інвестиційного проєкту
«Оновлення локомотивного парку (парку електровозів) акціонерного товариства
«Українська залізниця»
(придбання 130 вантажних електровозів)



Документ СЕД МІУ IT-Enterprise **КИЇВ, 2021**
Сертифікат 58E2D9E7F900307B040000006624320072FF9400
Підписувач Кубраков Олександр Миколайович
Дійсний з 25.05.2021 00:00:00 по 24.05.2023 23:59:59

Зміст

Розділ I. Резюме.....	3
Розділ II. Техніко-економічний аналіз.....	8
Мета проєкту та її обґрунтування.....	8
1. Загальна характеристика проблем, на розв'язання яких спрямовано проєкт.....	8
2. Кінцевий результат (характеристика, номенклатура та обсяги виробництва продукції), який планується досягти в разі реалізації проєкту, його основні показники.....	23
3. Спосіб досягнення кінцевого результату на основі результатів аналізу альтернативних способів досягнення мети та обґрунтування переваг обраного способу.....	23
4. Відповідність проєкту напрямом розвитку держави, визначеним стратегічними та актуальними програмними документами, затвердженими в установленому порядку.....	25
Опис проєкту та прогнозний обсяг витрат.....	25
5. Технічний та/або технологічний аналіз обраного способу досягнення кінцевого результату, нормативна тривалість.....	25
6. Необхідність забезпечення земельною ділянкою або правами на неї (оренда, суперфіцій, емфітевзис) для реалізації проєкту.....	26
7. Наявність і розвиток необхідної інфраструктури.....	27
8. Заходи щодо охорони навколишнього природного середовища.....	28
9. Необхідність розроблення проєктної документації, стадії розроблення.....	29
10. Організаційні заходи, у тому числі здійснення публічних закупівель у розрізі предмета закупівлі, та графік їх здійснення.....	29
11. Кадрове забезпечення за етапами життєвого циклу проєкту (інвестиційний та експлуатаційний), у тому числі необхідність навчання і професійної підготовки.....	31
12. Сертифікати, ліцензії та інші дозвільні документи, необхідні для реалізації проєкту, та їх наявність.....	32
13. Витрати на розроблення та реалізацію проєкту.....	32
14. Витрати на експлуатацію (утримання) (експлуатаційний етап).....	32
Аналіз ефективності проєкту.....	33
15. Розрахунок собівартості кінцевої продукції (товарів, робіт, послуг)..	33
16. Розрахунок показників економічної ефективності (для самоокупних проєктів).....	34
17. Прогноз соціальних та екологічних наслідків.....	34
18. Аналіз та оцінка вигід від реалізації проєкту, у тому числі потенційних вигодоотримувачів та їх вигод від реалізації проєкту....	34
19. Прогноз економічного ефекту.....	34
20. Прогноз надходжень до бюджетів.....	36
21. Інші проєкти, з якими пов'язана реалізація даного проєкту.....	36
22. Аналіз ризиків і можливі шляхи їх зниження, запобіжні заходи, страхування ризиків у випадках, передбачених законодавством.....	36
Організаційна структура та управління проєктом.....	39
23. Інформація про відповідального виконавця – АТ «Укрзалізниця».....	39
24. Організаційна схема управління реалізацією проєкту.....	42
Розділ III. План реалізації, фінансування та стан виконання проєкту.....	43
Додатки	

Розділ І. Резюме.
Державний інвестиційний проєкт
«Оновлення локомотивного парку (парку електровозів)
акціонерного товариства «Українська залізниця»

(придбання 130 вантажних електровозів).

№ пункту	Характеристика, показники, результати аналізу та оцінки проекту	Опис або значення
1	Мета та короткий опис проекту (його компонентів) і місце його реалізації	<p>Метою проекту є збереження пропозиції тягового рухомого складу АТ «Укрзалізниця» для задоволення потреби у вантажних перевезень залізничним транспортом та підвищення економічної ефективності вантажних перевезень електротягою.</p> <p>Проектом передбачено придбання АТ «Укрзалізниця» 130 нових вантажних електровозів за рахунок кредитів (позик), залучених державою від іноземних держав, іноземних фінансових установ і міжнародних фінансових організацій.</p> <p>Джерело обслуговування та погашення боргу – кошти державного бюджету.</p> <p>Місце реалізації проекту: Україна.</p>
2	Основна сфера, якої стосується мета і результати реалізації проекту	Сфера реалізації: транспортна.
3	Головний розпорядник коштів державного бюджету Відповідальний виконавець	<p>Міністерство інфраструктури України</p> <p>Буде визначено Кабінетом Міністрів України</p>
4	Балансоутримувач Оператор	<p>Буде визначено Кабінетом Міністрів України</p> <p>АТ «Укрзалізниця» Місцезнаходження (юридична адреса): Україна, м. Київ, вул. Єжи Гедройця, 5 Код за ЄДРПОУ: 40075815</p>
5	Обґрунтування необхідності реалізації проекту, результати його реалізації, у тому числі наслідки у разі, коли його не буде реалізовано	<p>Найближчим часом значна частина електровозів АТ «Укрзалізниця» вже відпрацює подовжений строк експлуатації і буде списана з причини втоми та деградації металу. Крім того, електровози, спроектовані і виготовлені в 60-80 роках минулого століття, потребують збільшених витрат на ремонт і поточне утримання, а також мають більші витрати на експлуатацію у порівнянні з сучасними локомотивами. Списання існуючих локомотивів, яке відбудеться у найближчі 5 років, зменшить пропозицію АТ «Укрзалізниця» в тяговому рухомому складі та відповідно призведе до задоволення попиту на перевезення залізничним транспортом не в повному обсязі.</p> <p>Придбання 130 вантажних електровозів дозволить зберегти пропозицію у тяговому рухомому складі АТ «Укрзалізниця» для задоволення потреби у вантажних перевезень залізничним транспортом, забезпечити стабільний перевізний процес електричною тягою, оптимізувати технологію роботи станцій стикування різних систем живлення</p>

		<p>(змінного та постійного струму), та зменшити експлуатаційні витрати АТ «Укрзалізниця»</p> <p>У разі, якщо проєкт не буде реалізований, АТ «Укрзалізниця» не зможе задовільнити потребу в залізничних перевезеннях у необхідних обсягах, що в свою чергу негативно вплине на конкурентоспроможність вітчизняних товаровиробників, а також на всю економіку України та її національну безпеку. Падіння доходів від напрямку вантажних перевезень може негативно відобразитись як на показниках прибутковості АТ «Укрзалізниця», так і на обсягах податкових надходжень від АТ «Укрзалізниця» до бюджету, а також матиме негативні соціальні наслідки.</p>
6	Відповідність проєкту стратегічним і програмним документам	<p>Проєкт відповідає стратегічним і програмним документам: Указу Президента України №837/2019 від 08.11.2019, Програмі діяльності Кабінету Міністрів України (Постанова Кабінету Міністрів України від 12.06.2020 №471) та Національній транспортній стратегії України на період до 2030 року, що схвалена розпорядженням Кабінету Міністрів України від 30.05.2018 р. № 430-р, Плану заходів з реалізації Національної транспортної стратегії України на період до 2030 року, затвердженого розпорядженням Кабінету Міністрів України від 07.04.2021 №321-р</p>
7	Наявність альтернативних способів досягнення мети проєкту та результати їх аналізу	<p>Альтернативні способи реалізації проєкту:</p> <ul style="list-style-type: none"> - придбання електровозів за власні кошти Товариства; - придбання електровозів за рахунок коштів, залучених Товариством на міжнародних ринках капіталу або шляхом фінансового лізингу; - проведення капітальних ремонтів та модернізації існуючого парку без придбання нових електровозів. <p><i>Придбання електровозів за власні кошти Товариства.</i></p> <p>Товариство обмежене у власних фінансових ресурсах, які можуть бути направлені на оновлення рухомого складу товариства (в тому числі електровозів) як через невідповідність рівня доходів рівню витрат, так і через відсутність належної державної підтримки залізничної галузі.</p> <p><i>Придбання електровозів за рахунок коштів, залучених Товариством на міжнародних ринках капіталу або шляхом фінансового лізингу</i></p> <p>Умовами діючих кредитних договорів (позик) АТ «Укрзалізниця» з міжнародними та українськими кредиторами (ЄБРР, ЄІБ, АТ «Ощадбанк», АТ «Укрексімбанк», тощо) передбачено дотримання відповідних фінансових ковенант, які є індикатором кредитної якості та стабільності товариства, тобто</p>

		<p>залучення (прямого або опосередкованого) будь-якої заборгованості, за винятком випадків, коли на дату такого залучення заборгованість на формальних підставах вже вступила в дію, сума чистої фінансової заборгованості на таку дату не повинна перевищувати трикратне значення EBITDA за відповідний період. Водночас, за прогнозними даними, такий коефіцієнт на найближчі роки буде вищим за нормативний.</p> <p>Таким чином АТ «Укрзалізниця» фактично обмежене в залученні нового фінансового боргу у 2021-2022 роках.</p> <p><i>Проведення капітальних ремонтів та модернізації існуючого парку без придбання нових електровозів.</i></p> <p>Варіант проведення капітальних ремонтів та модернізації існуючого парку не вирішить проблему, оскільки значна частина електровозів АТ «Укрзалізниця» вже відпрацювали подовжений строк експлуатації та не може бути відремонтована/модернізована з причини втоми та деградації металу.</p> <p>Таким чином, придбання електровозів за рахунок надання державної підтримки, є найбільш оптимальним з економічної та стратегічної точки зору варіантом поповнення парку електровозів новими електровозами.</p>
8	Загальна вартість реалізації проєкту (тис. гривень), у тому числі за етапами: інвестиційний етап (розроблення проєкту), інвестиційний етап (реалізація проєкту)	34 630 549,1 тис. грн.
9.	Строк реалізації проєкту (місяців), у тому числі за етапами, і строк введення в експлуатацію основних засобів	120 міс., включаючи укладення необхідних договорів по проєкту, виготовлення, поставку та введення в експлуатацію 130 електровозів та терміну повернення кредитних коштів, залучених державою для реалізації проєкту.
10.	Джерела фінансування проєкту (тис. гривень), у тому числі: власні кошти суб'єкта інвестиційної діяльності кошти, що надаються з державного бюджету кошти, що надаються з місцевого бюджету залучені кошти (у тому числі під державні гарантії) інші джерела (міжнародна технічна допомога тощо)	<p>Залучені кошти: 25 316 718,75 тис. грн. (кредити (позики), залучені державою від іноземних держав, іноземних фінансових установ і міжнародних фінансових організацій для фінансування придбання 130 вантажних електровозів).</p> <p>Кошти державного бюджету: 4 467 656,25 тис. грн.</p> <p>Витрати, пов'язані з погашенням та обслуговуванням кредитів (позик), залучених державою, здійснюються за рахунок коштів державного бюджету.</p> <p>Витрати, пов'язані з обслуговуванням та експлуатацією електровозів здійснюються за рахунок власних коштів АТ «Укрзалізниця».</p>

11.	Джерела покриття витрат (тис. гривень), у тому числі доходи від реалізації продукції (товарів, робіт, послуг)	Витрати, пов'язані з погашенням боргу (27 370 973,219 тис. грн.) та обслуговуванням боргу (орієнтовно 2 791 919,7 тис. грн.) - кошти державного бюджету. Витрати, пов'язані з утриманням та експлуатацією електровозів – власні кошти АТ «Укрзалізниця».
12.	Показники економічної ефективності (для самоокупних проєктів): - чиста приведена вартість - внутрішня норма дохідності - дисконтований період окупності - індекс прибутковості. Показники економічного ефекту: - співвідношення вигід і витрат (на основі аналізу вигід і витрат) - чиста приведена вартість (на основі аналізу вигід і витрат)	Показники економічної ефективності: чиста приведена вартість - 77 428 959,9 тис. грн. внутрішня норма дохідності – 19%. період окупності – 17 років індекс прибутковості – 3,6. Показники економічного ефекту: - співвідношення вигід і витрат (на основі аналізу вигід і витрат) – 78,06. - чиста приведена вартість (на основі аналізу вигід і витрат) – 336 520 825,1 тис. грн.
13.	Економічні наслідки: економія енерговитрат та енергоресурсів, загальна економія витрат на експлуатацію (утримання) об'єкта інвестування після завершення реалізації проєкту збільшення обсягу експорту продукції зменшення обсягу імпорту продукції	Придбання та введення в експлуатацію 130 нових вантажних електровозів дозволить АТ «Укрзалізниця»: - забезпечити щорічний вантажообіг у розмірі близько 80 млрд ткм; - забезпечити економію енергоресурсів в середньому на 7% порівняно з існуючими локомотивами; - оптимізувати технологію роботи станцій стикування різних систем живлення (змінного та постійного струму).
14.	Соціальні наслідки: доступність послуги покращення якості продукції (товарів, робіт, послуг) відповідність стандартам і нормам, досягнення європейського рівня/стандартів збереження робочих місць створення нових робочих місць інші	- збереження робочих місць машиністів та помічників машиністів, - створення додаткових робочих місць у суміжних галузях економіки завдяки локалізації виробництва електровозів в Україні на рівні 35%; - покращення умов праці виробничого персоналу АТ «Укрзалізниця» (машиністів, помічників машиністів та інших робітників), задіяного в обслуговуванні та експлуатації нових електровозів, - проведення виробником електровозів інструктажу та технічних навчальних курсів для ознайомлення з експлуатацією, усуненням несправностей та технічним обслуговування електровозів (у тому числі на тренажерах).
15.	Екологічні наслідки (збільшення/зменшення обсягу викидів, забруднення навколишнього природного середовища тощо)	Електровози, що будуть придбані в межах реалізації проєкту, виготовлятимуться з врахуванням вимог законодавства України, а саме: Закони України «Про охорону навколишнього природного середовища», «Про забезпечення санітарного та епідемічного благополуччя населення», Закону України «Про

		відходи», ДСТУ 4462, ДСТУ 3910 інших діючих нормативно-правових актів.
16.	Показник бюджетної ефективності: 1) щорічні надходження до бюджету (сплата податків, зборів та інших обов'язкових платежів тощо): додаткові надходження до державного бюджету зменшення обсягу видатків державного бюджету 2) щорічні витрати на експлуатацію (утримання) основних засобів за проектом станом на початок поточного бюджетного року за джерелами фінансування (тис. гривень) (окремо до початку та після завершення інвестиційного етапу)	Надходження до бюджету – 859 441 104,3 тис. грн (за 40 років).
17	Витрати на закупівлю товарів, робіт і послуг національного виробника, які використовуються під час реалізації проєкту (тис. гривень, відсотків)	10 424 531,3 тис. грн. (35% вартості електровозів)
18	Витрати на закупівлю товарів, робіт і послуг іноземного виробника, які використовуються під час реалізації проєкту (тис. гривень, відсотків), обґрунтування їх необхідності	19 359 843,8 тис. грн. (65 % вартості електровозів) Необхідність імпорту електровозів обумовлена відсутністю вантажних електровозів подвійного живлення вітчизняного виробництва.
19	Наявні висновки експертизи проєкту відповідно до законодавства (ким, коли видані)	Сертифікат відповідності щодо електровозів, виданий органом з оцінки відповідності (органом з сертифікації), акредитованим Національним агентством з акредитації України (НААУ) відповідно до Закону України «Про акредитацію органів з оцінки відповідності» та включеним в Реєстр організацій, які визнані Радою щодо залізничного транспорту держав-учасниць Співдружності з урахуванням вимог ДСТУ EN ISO/IEC 17065:2014 (ISO/IEC 17065:2012) видається після виробництва електровозів. Такий сертифікат буде отримано виробником електровозів та передано АТ «Укрзалізниця» до моменту поставки електровозів.
20.	Потреба та наявність необхідної дозвільної документації для реалізації проєкту	Виготовлення електровозів відбуватиметься на основі технічних вимог АТ «Укрзалізниця», складених з урахуванням законодавства України. Будь-яка дозвільна документація, необхідна для реалізації проєкту, зокрема сертифікат відповідності, буде отримана виробником після виробництва електровозів, до моменту поставки електровозів АТ

		«Укрзалізниця».
21.	Контактна особа (прізвище, ім'я, по батькові, посада, підрозділ/установа, адреса, номер телефону і телефаксу, адреса електронної пошти)	Департамент інвестиційної діяльності АТ «Укрзалізниця» Україна, м. Київ, вул. Єжи Гедройця, 5 Телефон: (044) 465 14 11, 465 14 16 e-mail: investdept@uz.gov.ua

РОЗДІЛ II. ТЕХНІКО-ЕКОНОМІЧНИЙ АНАЛІЗ.

Мета проєкту та її обґрунтування.

1. Загальна характеристика проблем, на розв'язання яких спрямовано проєкт.

1.1. Характеристика стану сфери та стратегія її розвитку, можливих варіантів розвитку в разі реалізації та нереалізації проєкту.

Проєкт:

оновлення локомотивного парку (парку електровозів) акціонерного товариства «Українська залізниця» шляхом придбання 130 вантажних електровозів за рахунок кредитів (позик), залучених державою від іноземних держав, іноземних фінансових установ і міжнародних фінансових організацій з метою збереження пропозиції тягового рухомого складу АТ «Укрзалізниця» для задоволення потреби у вантажних перевезеннях залізничним транспортом та підвищення економічної ефективності вантажних перевезень електротягою.

Джерело обслуговування та погашення боргу – кошти державного бюджету.

Сфера реалізації: транспортна.

Транспортна галузь є однією з базових галузей економіки, має розгалужену залізничну мережу, розвинуту мережу автомобільних шляхів, морські порти та річкові термінали, аеропорти та широку мережу авіаційних сполучень, вантажних митних терміналів, що створює необхідні передумови для задоволення потреб користувачів транспорту у наданні транспортних послуг та розвитку бізнесу. АТ «Укрзалізниця» – оператор залізничної інфраструктури, а також національний перевізник вантажів та пасажирів, який бере участь у виконанні стратегічної функції щодо забезпечення економічного розвитку та безпеки країни.

Проблеми.

Товариство обмежене у власних фінансових ресурсах, які можуть бути направлені на оновлення рухомого складу Товариства (в тому числі електровозів) як через невідповідність рівня доходів рівню необхідних витрат, так і через відсутність належної державної підтримки залізничної галузі. Прогноз ліквідності на 2021 рік, зокрема перше півріччя, характеризується істотним фінансовим навантаженням в частині обслуговування боргових зобов'язань.

Парк електровозів АТ «Укрзалізниця» є застарілим, оскільки більша частина тягового рухомого складу перевищила нормативні строки експлуатації. Інвентарний парк Товариства налічує 1117 вантажних електровозів, з яких 736 од. – це електровози віком від 41 до 65 років, 265 од. – електровози віком від 21 до 40 років. Найближчим часом значна частина електровозів вже відпрацює подовжений строк експлуатації і буде списана через загрозу руйнування з причини втоми та деградації металу. Списання існуючих локомотивів зменшить пропозицію АТ «Укрзалізниця» в тяговому рухомому складі та відповідно призведе до задоволення попиту на перевезення залізничним транспортом не в повному обсязі.

Причини виникнення проблем.

Відсутність наявного вітчизняного виробництва вантажних електровозів також унеможливило швидке оновлення відповідного тягового рухомого складу.

Варіант проведення капітальних ремонтів та модернізації існуючого парку без придбання нових електровозів вже в найближчі роки призведе до неможливості АТ «Укрзалізниця» задовольняти потреби ринку у вантажних перевезеннях залізничним транспортом через неможливість продовження строків експлуатації існуючих локомотивів.

Крім того, негативний вплив запобіжних заходів через поширення на території України гострої респіраторної хвороби COVID-19, спричиненої коронавірусом SARS-CoV-2, на фінансово-господарську діяльність Товариства, знецінення гривні та інші зовнішні фактори, що перебувають поза межами впливу та контролю з боку Товариства спричинили зниження обсягів вантажних перевезень і, відповідно, зниження обсягу надходжень Товариства.

Наслідки у разі реалізації проєкту.

Придбання 130 вантажних електровозів дозволить зберегти пропозицію тягового рухомого складу АТ «Укрзалізниця» для задоволення потреби у вантажних перевезеннях залізничним транспортом, забезпечити стабільний перевізний процес електричною тягою, оптимізувати технологію роботи станцій стикування різних систем живлення (змінного та постійного струму), що в свою чергу зменшить експлуатаційні витрати АТ «Укрзалізниця» за рахунок зменшення непродуктивного простою електровозів,

Крім того, поповнення парку електровозів АТ «Укрзалізниця» сучасними вантажними електровозами, що втілюють кращі технічні рішення і прогресивні технології локомотивобудування, дозволить Товариству:

- зменшити дефіцит працездатних електровозів,
- своєчасно доставляти вантажі в умовах жорсткої конкуренції на ринку логістичних послуг,
- отримати електровози, що відповідають сучасним ергономічним, екологічним вимогам і нормам безпеки з застосуванням прогресивних технологій локомотивобудування,
- отримати високий рівень надійності, знижені витрати на обслуговування за рахунок зменшення енергоспоживання та збільшення міжсервісних і міжремонтних пробігів,
- покращити умови роботи для машиністів та помічників машиністів.

Завдяки реалізації проєкту держава в особі Кабінету Міністрів України як акціонер Товариства матиме працюючу державну компанію, що є сильним конкурентом для приватних компаній після відкриття ринку залізничних перевезень. Серед інших позитивних результатів реалізації проєкту слід виокремити наступне:

- формування позитивного іміджу України на світовій арені завдяки партнерству із провідними світовими компаніями;
- стабілізація грошового потоку АТ «Укрзалізниця» від сегменту вантажних перевезень, та, як наслідок, підвищення податкових надходжень до бюджету;
- закріплення позицій Товариства, як відповідального роботодавця, завдяки роботі машиністів, помічників машиністів та іншого виробничого персоналу на сучасних електровозах, що особливо важливо в умовах відтоку кадрів за кордон, в тому числі з причин некомфортних та небезпечних умов праці;
- можливість для українських промислових підприємств та АТ «Укрзалізниця» перейняти передовий світовий досвід з виробництва;
- локалізація виробництва електровозів в Україні та створення додаткових робочих місць.

Наслідки у разі нереалізації проєкту.

Відповідно до прогнозних розрахунків потреб ринку вантажних перевезень, поточного та прогнозного вантажообігу, у 2021 році відчуватиметься дефіцит парку електровозів АТ «Укрзалізниця» подвійного живлення, а з 2023 – електровозів змінного струму. Беручи до уваги, що процес виготовлення та сертифікації електровозів займає в середньому від 12 до 18 міс., зволікання з визначенням виробника для постачання електровозів може поставити

АТ «Укрзалізниця» у вкрай несприятливе становище на ринку вантажних перевезень вже у найближчі роки, особливо враховуючи перспективи по лібералізації ринку.

Крім того, в найближчій перспективі непридбання нових електровозів призведе до неспроможності АТ «Укрзалізниця» задовольняти потребу в залізничних перевезеннях, та як наслідок негативно вплине на конкурентоспроможність вітчизняних товаровиробників, а також на всю економіку України та її національну безпеку. У разі нереалізації проєкту прогнозне зменшення вантажообігу буде становити близько 50 млрд. ткм. на рік

З іншого боку падіння доходів від напрямку вантажних перевезень може негативно відобразитись як на показнику прибутковості АТ «Укрзалізниця», так і на рівні податкових надходжень від АТ «Укрзалізниця» до бюджету, а також матиме негативні соціальні наслідки.

1.2. Характеристика наявної продукції (товарів, робіт, послуг) або наявних умов здійснення державної функції, супутньої або пов'язаної з нею продукції (товарів, робіт, послуг), відповідність стандартам і нормам.

Основними видами діяльності АТ «Укрзалізниця» є надання послуг з перевезення пасажирів та вантажів залізничним транспортом у внутрішньому та міжнародному сполученні, послуг з доступу до інфраструктури залізничного транспорту та інших послуг, пов'язаних з використанням об'єктів інфраструктури, логістичних та транспортно-експедиторських послуг, послуг з ремонту та обслуговування рухомого складу, тощо. Основним продуктом АТ «Укрзалізниця», що генерує більшу частину доходу Товариства, є надання послуг перевезення: вантажні та пасажирські. Ключові показники виробництва та реалізації наведені в нижче.

Дохід від реалізації послуг АТ «Укрзалізниця»

Послуга	2019 млн грн	2020 млн грн
Вантажні перевезення, в т.ч.:	72 488,8	65 018,8
<i>транзит</i>	6 707,1	7 295, 0
<i>експорт</i>	26 205,8	21 440, 2
<i>імпорт</i>	9 291,9	8 431, 4
<i>плата за користування вагонами</i>	541,8	279,6
внутрішньодержавне	29 742,2	27 572,6
Пасажирські перевезення, в т.ч.:	9 905,8	4 133,1
<i>міжнародне сполучення</i>	1 853,7	217,4
<i>внутрішньодержавне сполучення</i>	6 895,1	3 462,2
<i>приміське сполучення</i>	1 157,0	453,5
Інші доходи та додаткові послуги	7 957,7	6 139,8
Усього	90 352,3	75 291,6

Собівартість послуг

Витрати/послуга	Консолідовано за всіма видами доходів за 2020 рік, млн. грн.
Витрати на персонал	41 116,4
Амортизація	12 786,8
Електроенергія	7 596,8
Пальне	5 455,9
Ремонт та обслуговування	4 335,8
Інші витрати	6 758,9
Усього	78 050,6

Вантажні перевезення.

АТ «Укрзалізниця» має вагомий вплив та посідає значне місце на ринку вантажних перевезень України. Враховуючи багаторічний досвід Товариства, розвиток міждержавного партнерства у сфері логістики та компетентність працівників, є значний потенціал для зростання бізнесу як на національному, так і міжнародному ринках. Ключовим ринком для АТ «Укрзалізниця» є перевезення масових вантажів (вугілля, залізнорудна сировина, чорні та кольорові метали, с/г продукція, хімікати, нафтопродукти тощо) у внутрішньому, експортно-імпортному та транзитному сполученні.

Основні показники перевезень залізничним транспортом.

(за даними АТ «Укрзалізниця»)

Вид сполучення	2019 рік (млн. тонн)	2020 рік (млн. тонн)
Внутрішнє	139,55	143,4
Експорт	115,83	113,0
Імпорт	43,16	36,5
Транзит	14,39	12,5
Усього	312,93	305,5

Обсяги перевезень вантажів відповідно до номенклатури у всіх видах сполучення.

(за даними АТ «Укрзалізниця»)

Номенклатура вантажу	2019 рік (млн. тонн)	2020 рік (млн. тонн)
Руда залізна і марганцева	74,53	79,7
Кам'яне вугілля	58,76	48,6
Мінбудматеріали	51,7	60,4
Зерно і продукти помелу	40,5	35,2
Чорні метали	21,42	20,5
Нафта та нафтопродукти	12,12	11,5
Хімічні і мінеральні добрива	8,8	8,7
Цемент	6,1	5,7
Кокс	5,1	4,6
Хімікати	3,8	3,2
Брухт чорних металів	2,5	2,0
Лісні вантажі	1,5	1,4
Руда кольор., сірч.	4,4	4,5
Сіль	2,1	1,3
Інші	19,6	18,2
Усього	312,93	305,5

Протягом 2020 року залізницями України перевезено 305 500 тис. тонн вантажів, що менше аналогічного періоду минулого року на 7 430 тис. тонн або на 2,4%.

Зменшення обсягів перевезення відбулось у експорті (-2 830 тис.тонн або -2,4%), імпорті (-6 660 тис. тонн або -15,4%) та транзиті (- 1 890 тис. тонн або -13,1%). Разом з тим, у внутрішньому сполученні обсяг перевезення збільшився на 3 850 тис. тон, або +2,8%

Основними причинами зменшення обсягів перевезень стали: порушення балансу попиту та пропозиції, як в Україні, так і у світі через карантинні обмеження, скорочення обсягів виробництва в Україні, негативна кон'юнктура на міжнародних ринках, системна криза у вугільній галузі.

Транзитні перевезення.

В структурі доходів АТ «Укрзалізниця» транзитні перевезення займають близько 10 %. На сьогоднішній день роль транзитних перевезень знижується.

Аналіз обсягів транзитних перевезень за 2020 рік свідчить про негативну динаміку, яка склалася в сегменті перевезень транзитних вантажів. У звітному періоді обсяги перевезень склали 12 544 тис. тонн, зменшившись на 1 847 тис. тонн (-13%).

Скорочення відбулося за наступними вантажами: кам'яне вугілля (-1 323 тис. тонн або -38%) до 2 139 тис. тонн, нафтопродукти (-211 тис. тонн або -26%) до 600 тис. тонн, хімікати (-236 тис. тонн або 26%) до 673 тис. тонн, зерно та продукти помелу (-298 тис. тонн або -58%) до 214 тис. тонн, руда залізна та марганцева (-41 тис. тонн або -0,7%) до 6 117 тис. тонн.

Загальний вантажообіг транзитних перевозок склав 14 276 млн. т/км, що на 940 млн. т/км менше (-6%), ніж у звітному періоді попереднього року.

Доходи від транзитних перевозок зменшились до 271 047 тис. доларів США (-5 570 тис. доларів США або -2%).

Традиційно основний транзитний вантажопотік формувався в країнах митного союзу (95%) та, в основному, був спрямований до європейських країн (більше 60%).

За 12 місяців минулого року майже всі основні транзитери зменшили обсяги перевезень українською територією, а саме з РФ (-1 455 тис. тонн або -13%) до 10 007 тис. тонн, з Казахстану (-203 тис. тонн або -35%) до 374 тис. тонн, з Республіки Молдова (-282 тис. тонн або -43%) до 377 тис. тонн.

У січні-грудні 2020 року обсяги транзитних перевезень через українські морські торговельні порти склали 5 031 тис. тонн, що на 2 046 тис. тонн (-29%), ніж в аналогічному періоді минулого року.

Кам'яне вугілля в загальній структурі перевезень займає 17%, що на 7,1 відсоткових пунктів менше, ніж у 2019 році.

У зв'язку з загостренням епідеміологічної обстановки в країнах Європи багато підприємств перейшли на скорочений режим роботи, що негативно позначилося на темпах промислового виробництва. Крім цього, більшість споживачів володіє високим запасом палива і поки не має наміру повертатися на ринок. Зокрема, на польському ринку, а також терміналах АРА зберігається профіцит російського вугілля, що призводить до скорочення поставок, і як наслідок, обсягів перевезень українською територією (-675 тис. тонн або -53% за 2020 рік у порівнянні з 2019). Спостерігається зростання пропозицій вугілля з США та ЮАР, що складає конкуренцію російському.

Слід зазначити, що у грудні 2020 року обсяги перевезень вугілля демонстрували позитивну динаміку.

Частка нафтопродуктів в загальних обсягах транзитних перевезень складає 5%. Обсяги перевезень - 600 тис. тонн.

Основний транзитер нафтопродуктів РФ (87% від загальних обсягів нафтопродуктів) скоротила обсяги перевезень через значне зменшення котирувань на продукцію на світових ринках.

У 2020 році перевезення нафтопродуктів з Казахстану майже відсутні через переорієнтацію на азіатські ринки.

Хімікати в загальній структурі транзитних перевезень займають 5% та, у порівнянні з 2019 роком значно зменшились (-26%) до 673 тис. тонн. Основними вантажами в структурі хімікатів є сірка (54,1%). Негативна тенденція в сегменті сірки намітилась наприкінці першого кварталу цього року, у травні-червні усугубилась, в липні обсяги перевезень незначно збільшилась, а в серпні взагалі не відбувалися. У вересні-листопаді обсяги перевезень сірки збільшувались у порівнянні до відповідних місяців попереднього року. У грудні відбулося стрімке скорочення. Слід зазначити, що протягом останніх років обсяги перевезень сірки виробництва ТОВ «Тенгішевройл» значно скорочуються з другого півріччя. Це пов'язано з необхідністю, в першу чергу, реалізувати контракт з російським портом Усть-Луга. Крім того, з кінця минулого року ситуація в сегменті сірки на світових ринках досить волонтильна, що супроводжується зменшенням котирувань.

Частка метанолу в загальних обсягах хімікатів складає 31%. У 2020 році обсяги перевезень скоротились на 19% у порівнянні до попереднього року. Слід зазначити, що на загальному зменшенні відобразилось значне падіння в квітні-червні, що пов'язане з пандемією COVID-19 через яку російські експортери метанолу скоротили постачання на 22%. Так, в наслідок пандемії котирування на метиловий спирт в Європі знизились на 35%. З липня 2020 року, обсяги перевезень метанолу майже досягли рівня аналогічних минулорічних показників.

Частка чорних металів в загальних обсягах транзитних перевезень складає 9%. За січень-вересень обсяги перевезень склали 1 161 тис. тонн (+ 48 тис. тонн або 4% попереднього року).

Основні транзитери чорних металів Білоруський МЗ та АТ «Северсталь». Значне скорочення (виключення червень та листопад) відбувалося з Білоруського МЗ. Це пов'язано з досить високою ціною на брухт чорних металів російського походження, на якому працює БМЗ та з загостренням політичної ситуації в Білорусії. За експертними оцінками, дефіцит брукту чорних металів продовжиться і в 2021 році.

Протягом 2020 року спостерігаються стабільні перевезення з АТ «Северсталь» до Польщі.

У 2020 році обсяги перевезень залізорудної сировини незначно скоротилися (-41 тис. тонн або -0,7%) до 6 117 тис. тонн. Зменшення розпочалося в серпні.

Основна причина скорочення – переорієнтація значних обсягів продажів залізорудної сировини російського походження на внутрішній ринок. Крім того, китайські імпортери скоротили закупівлі через посилення виробничих обмежень в осінньо-зимовий період.

Ймовірно в середньостроковій перспективі відбудеться поживлення в сегменті залізорудної сировини через збільшення котирувань.

Хімічні та мінеральні добрива займають 5% в загальних обсягах перевезень. У звітному періоді обсяги перевезень склали 653 тис. тонн, збільшившись на 76 тис. тонн (+13%).

Зменшення, що спостерігається лише в сегменті змішаних добрив (-44 тис. тонн або -23%) пов'язано зі скороченням попиту в деяких європейських країнах.

Контейнерні перевезення.

У 2020 році територією України залізничним транспортом перевезено 425 066 ДФЕ, що на 11 % більше від обсягів перевезень контейнерів за 2019 рік та становить 2,1% від загальних обсягів перевезених вантажів залізничним транспортом.

Із зазначених обсягів перевезених контейнерів найбільше перевезено в експортному сполученні – 171 171 ДФЕ, що на 6% більше від обсягів перевезень контейнерів за 2019 рік, у внутрішньому – 100 653 ДФЕ (+38%) та у транзитному – 38 181 ДФЕ (+75%). В імпортному сполученні перевезення зменшилися на 11% (115 061 ДФЕ).

Вид сполучення	Обсяги перевезень, ДФЕ		%
	3 міс. 2020	3 міс. 2021	
імпорт	33 619	26 121	-22%
експорт	47 639	42 421	-11%
внутрішнє	24 432	28 904	+18%
транзит	8 509	12 812	+51%
Разом	114 199	110 258	-3,4%

З метою укрупнення вантажопотоків, збільшення обсягів перевезення, прискорення доставки і збереження вантажів у контейнерах в 2020 році на постійній основі курсували 50 контейнерних поїздів, з них 11 поїздів – міжнародні.

У 2020 році територією України у складі контейнерних поїздів перевезено 230 784 ДФЕ, що на 41% більше ніж за 2019 рік (163 309ДФЕ) та становить 54,3% від загального обсягу перевезених контейнерів територією України, в тому числі у міжнародному сполученні за 2020

рік перевезено 46 358 ДФЕ (+ 53 % до 2019 року), у внутрішньому сполученні за 2020 рік перевезено 184 426 ДФЕ (+ 39 % до 2019 року).

Із зазначеної вище кількості поїздів АТ «Укрзалізниця» впродовж 2020 року організовано курсування 19 нових контейнерних поїздів, з яких 16 поїздів – внутрішнього сполучення, 3 – міжнародного сполучення.

Так, спільно з причетними перевізниками організовано 3 нові контейнерні поїзди, що курсували у міжнародному сполученні за наступними маршрутами:

- Китай – Казахстан – Російська Федерація – Україна – Польща (ЛХС);
- Китай – Монголія - Російська Федерація – Україна;
- Китай – Казахстан – Російська Федерація – Білорусь – Україна – Польща.

Разом з тим, у 2020 році успішно продовжували курсувати поїзда у сполученні Китай – країни Європи і в зворотному напрямку за маршрутами:

- Китай – Казахстан – Російська Федерація – Україна – Словаччина / Угорщина;
- Китай – Монголія – Російська Федерація – Україна – Угорщина.

Територією України перевезено 83 поїзда у напрямку країн ЄС (37 у напрямку Польщі, 33 - Угорщини та 13 - Словаччини), а також 3 поїзда із Словаччини до Китаю. У складі поїздів перевозились сорокафутові контейнери зі збірними вантажами (переважно речі народного вжитку).

Водночас у червні 2020 року був прийнятий перший пілотний контейнерний поїзд із Китаю до України. На кінець 2020 року прибуло 22 таких поїзда, у складі яких перевезли 1928 ДФЕ.

Успішно курсують регулярні поїзди у внутрішньому сполученні. Маршрути таких поїздів поєднують порти Чорного моря з термінальними комплексами, розташованими у пунктах концентрації вантажопотоку.

З метою збереження існуючих, а також для залучення додаткових обсягів контейнерних перевезень проведена наступна робота:

- для зручності вантажовідправників з 29.12.2020 року контейнерний поїзд може бути сформованим на будь-якій станції, відкритій для операцій з контейнерами;
- контролюється час проходження контейнерних поїздів територією України з метою покращення сервісу, що надається користувачам залізничного транспорту;
- відкриваються вантажні станції для виконання комерційних операцій з великотоннажними контейнерами, в тому числі на під'їзних коліях (з метою переорієнтації вантажопотоку з інших видів транспорту, зокрема автомобільного);
- створюються нові логістичні схеми транспортування вантажів.

- Мінінфраструктури ініційовано роботу щодо нормативного врегулювання питання перевезення контейнерів дверима назовні на особливих умовах шляхом видалення із Правил обов'язкової норми стосовно перевезення завантажених контейнерів по території України дверима всередину. Сьогодні такі перевезення здійснюються з підвищенням тарифу на перевезення на 20% та перерозподілом відповідальності за схоронність вантажів при здійсненні перевезень.

Враховуючи, що здійснення перевезень контейнерів дверима назовні не має технічних або технологічних відмінностей, та відбувається на однакових умовах з транспортуванням контейнерів, розташованих дверима всередину,

АТ «Укрзалізниця» підтримує таку ініціативу Мінінфраструктури, яка дозволить збільшити обсяги перевезень контейнерів залізничним транспортом, мінімізувавши навантаження на автомобільні шляхи та гармонізувати умови перевезень вантажів у контейнерах з міжнародними нормами.

Пасажирські перевезення.

Пасажирські перевезення посідають особливе місце в діяльності АТ «Укрзалізниця», що обумовлено їх високим соціально-економічним значенням у житті суспільства. Стабільно високому попиту на дану послугу сприяє незадовільний стан автомобільних доріг та економічно приваблива вартість залізничних перевезень.

Запровадження безвізового режиму з ЄС надало поштовх до розвитку високорентабельних перевезень «Схід-Захід», за якими обсяг пасажирських перевезень збільшився майже в 2 рази у

2018 році порівняно із 2017 роком, а в 2019 році пасажиропотік в сполученні Україна-ЄС-Україна зріс на 14,9%. Разом з тим, у зв'язку із запровадженням карантину, в 2020 році пасажиропотік значно скоротився порівняно з попередніми роками. Зокрема, в 2020 році АТ «Укрзалізниця» перевезено лише 84,9 млн. пасажирів, в тому числі у далекому сполученні – 34,7 млн. пасажирів, у приміському сполученні – 50,2 млн. пасажирів.

Поступове підвищення мобільності населення, посилення радіальних (столиця-регіон) та стрімке збільшення діаметральних (регіон-регіон) пасажиропотоків в умовах відсутності належної конкуренції з боку авіаційного транспорту дають можливість залучення додаткових пасажиропотоків. Крім того, в останні роки спостерігається поступовий перехід пасажирів на денні поїзди, водночас нічні поїзди залишаються важливою частиною української культури подорожей у наступні роки.

З метою забезпечення для пасажирів якісних послуг, зручного графіка курсування та підвищення економічної ефективності роботи, передбачено курсування в середньому 160 пар пасажирських поїздів з врахуванням сезонності та міжнародних напрямків. Також значну увагу АТ «Укрзалізниця» приділяє особам з інвалідністю та маломобільним групам населення. Так, під потреби таких пасажирів облаштовуються вокзали і станції, а у складі поїздів курсують спецвагони, що забезпечує максимальний комфорт подорожуючих.

Відповідно до чинного законодавства України, АТ «Укрзалізниця» забезпечує перевезення 17 пільгових категорій громадян. Зокрема, за 2019 рік регіональними філіями АТ «Укрзалізниця» надано послуг на перевезення пільгових категорій громадян на суму 1 067,8 млн. грн., компенсацію отримано у сумі 136,4 млн. грн. (в т.ч. від Міністерства освіти і науки України - 18,0 млн. грн., від облдержадміністрацій – 118,4 млн. грн.), не відшкодовані кошти за пільговий проїзд становлять – 931,3 млн. грн. Тобто, покриття збитків від таких перевезень складає всього лише 12,8%. У 2020 рік регіональними філіями АТ «Укрзалізниця» надано послуг на перевезення пільгових категорій громадян на суму 537,1 млн. грн., компенсацію отримано у сумі 102,8 млн. грн. (в т.ч. від Міністерства освіти і науки України - 18,0 млн. грн., від облдержадміністрацій – 84,8 млн. грн.), не відшкодовані кошти за пільговий проїзд становлять – 434,3 млн. грн. Тобто, покриття збитків від таких перевезень складає всього лише 19,1%. Зменшення рівня перевезень обумовлено застосуванням у 2020 році карантинних обмежень на території України, в т.ч. повної зупинки пасажирських перевезень протягом кварталу.

Що стосується приміських перевезень, то для забезпечення потреб населення у приміському сполученні щодобово курсує в середньому 1 380 приміських поїздів. За добу приміськими поїздами по Україні користується в середньому близько 290 тис. пасажирів (до 2020 року). Разом з тим, протягом 2020 року відбулось значне скорочення пасажиропотоку у приміському сполученні у зв'язку з карантинними обмеженнями, та, як наслідок, припиненням корування міжміських поїздів. Так, кількість перевезених пасажирів у приміському сполученні за 2020 рік склала 50,2 млн. чол, що більш ніж на 54 млн.чол. менше, ніж за 2019 рік (104,9 млн. чол.)

Товариством регулярно проводиться комплекс організаційно-технічних заходів щодо посилення контролю за безквитковим проїздом пасажирів, збільшення кількості касових апаратів для продажу квитків та оптимізація графіка руху приміських поїздів.

Дохід (виручка) від перевезення пасажирів та багажу за 2020 рік склав близько 4,1 млрд. грн., в т.ч. внутрішньодержавне сполучення, міжнародне сполучення, приміське сполучення.

У зв'язку з введенням в Україні карантинних заходів через COVID-19 з березня 2020 року були повністю скасовані перевезення пасажирів залізничним транспортом у міжнародному та внутрішньому сполученнях. У зв'язку з цим Товариством за 2020 рік недоотримано близько 5 млрд грн доходів в порівнянні 2019 роком. При цьому пасажирам було повернуто повну вартість попередньо придбаних квитків на загальну суму понад 205 млн грн. Пасажирські перевезення були відновлені з 01.06.2020 тільки частково у внутрішньому сполученні в обсягах близько 50 відсотків. При цьому в період простою товариство продовжувало нести значні витрати на утримання персоналу, амортизацію рухомого і нерухомого майна, які забезпечують процес перевезення пасажирів та забезпечення безпеки руху поїздів.

Пасажирські перевезення, зокрема приміські залізничні, стали заручниками масових пільгових перевезень пасажирів, збитки від яких не компенсуються належним чином ні з державного, ні з місцевих бюджетів. Так, в Україні діє недосконала система компенсації пільгових перевезень (частково впроваджений принцип “користувач платить за послуги”) та не запроваджено механізм реалізації та фінансування суспільно важливих перевезень, як це передбачено європейським законодавством.

Законом України від 20.12.2016 №1789-VII «Про внесення змін до Бюджетного кодексу України» внесено зміни до статті 102 Бюджетного кодексу України стосовно відміни субвенції з державного бюджету місцевим бюджетам на компенсацію пільгового проїзду окремих категорій громадян.

Відповідно до підпункту «г» пункту 3 статті 91 Бюджетного кодексу України передбачено, що до видатків місцевих бюджетів, які можуть здійснюватися з усіх місцевих бюджетів, належать видатки на компенсаційні виплати за пільговий проїзд окремих категорій громадян.

Слід зазначити, що для місцевих органів виконавчої влади в такому трактуванні зазначена норма Бюджетного кодексу є неоднозначною та необов’язковою для виконання.

Згідно зі статтею 7 Закону України «Про залізничний транспорт» відносини підприємств залізничного транспорту з місцевими органами виконавчої влади, органами місцевого самоврядування базуються на податковій і договірній основах відповідно до чинного законодавства України.

Частина міських та районних державних адміністрацій відмовлялися укласти договори, посилаючись на відсутність коштів на компенсацію збитків за пільгові перевезення пасажирів у приміському сполученні у місцевих бюджетах.

У 2020 році регіональними філіями АТ «Укрзалізниця» в приміському сполученні перевезено пільгових категорій громадян 16,4 млн. чол., збитки від яких повинні відшкодовуватись місцевими органами виконавчої влади, що на 19,5 млн. чол. менше, ніж в 2019 році (35,9 млн. чол.). Сума наданих послуг у 2020 році склала 285,3 млн. грн., що на 230,4 млн. грн. менше, ніж у 2019 році (515,7 млн. грн.). Причиною такого різкого скорочення стали карантинні обмеження, запроваджені з метою стримання розповсюдження на території України COVID-19. Разом з тим, компенсації від місцевих органів виконавчої влади у 2020 році склали, 79,9 млн. грн., що становить 28% від суми наданих послуг.

Рік	Сума наданих послуг, млн.грн	Отримано компенсації, млн.грн.	Заборгованість, млн.грн.
2017	409,8	72,0	337,8
2018	389,4	88,6	300,8
2019	515,7	112,3	403,4
2020	285,3	79,9	205,4

Слід зазначити, що місцевими органами влади договори укладаються на суму суттєво меншу від суми реальних обсягів перевезень.

Оптимальним варіантом для АТ «Укрзалізниця» щодо вирішення питання компенсації збитків від перевезення пільгових категорій громадян залізничному транспорту є запровадження адресних грошових виплат пільговим категоріям громадян. Для перевізника цей процес дасть можливість отримати повну вартість проїзду незалежно від соціального статусу громадян. Для місцевих органів влади вирішить проблему з розрахунками за пільгові перевезення з надавачами послуг, забезпечить реалізацію права громадян на соціальний захист, економне споживання транспортних послуг громадянами пільгових категорій та надасть можливість реалізації всебічного контролю за наданням і використанням пільг.

Пасажирські перевезення мають значний потенціал для розвитку та можуть стати фінансово-обґрунтованим сегментом бізнесу. Крім того, вони важливі з точки зору покращення іміджу Товариства, проте функціонування вертикалі пасажирських перевезень значною мірою залежить від державної політики, оскільки наразі тарифи на пасажирські перевезення є збитковими.

1.3. Результати аналізу ринку продукції (товарів, робіт, послуг) та/або відповідного сегмента на основі демографічного аналізу, аналізу конкуренції, SWOT-аналізу, аналізу споживачів та їх кількості, географічних меж ринку, ціноутворення.

На сьогоднішній день АТ «Укрзалізниця» є національним лідером у квазімонополістичній структурі залізничних перевезень та на ринку логістики, який у 2020 році забезпечив понад 79,5% вантажообігу та близько 26,8% пасажирообігу країни в цілому по транспортній галузі (без врахування трубопровідного, трамвайного, тролейбусного та метрополітенівського транспорту).

Щодо типу ринку, на якому працює АТ «Укрзалізниця», то можна зазначити наступне. Інфраструктура залізничного транспорту законодавчо закріплена за АТ «Укрзалізниця» і на ринку надання в користування інфраструктури залізничного транспорту АТ «Укрзалізниця» є суб'єктом природної монополії. Крім того, відповідно до ст. 4 Закону України «Про залізничний транспорт» управління процесом перевезень у внутрішньому і міжнародному сполученнях здійснюється централізовано й належить до виключної компетенції АТ «Укрзалізниця».

Протягом тривалого часу АТ «Укрзалізниця» є єдиним суб'єктом господарювання, який діє на ринку перевезення вантажів залізничним транспортом у межах України й займає на цьому ринку монополіне (домінуюче) становище із часткою 100%. Також АТ «Укрзалізниця» займає монополіне (домінуюче) становище на ринку надання послуг магістральних вантажних локомотивів у межах України з часткою близько 100%.

На сьогодні на ринку надання в користування вагонів вже існує можливість отримання під перевезення вагон власності АТ «Укрзалізниця» або іншого власника, тобто наявна конкуренція між операторами рухомого складу. Станом на сьогодні приблизно 52,4% (без врахування тимчасово окупованих територій – 48,5%) робочого парку вагонів належить АТ «Укрзалізниця», 47,6% (без врахування тимчасово окупованих територій – 51,5%) - іншим операторам рухомого складу (в цілому по парку, незалежно від типу вагону).

Однак після прийняття нової редакції Закону України «Про залізничний транспорт» Товариство ситуація із монополіним становищем може змінитися, оскільки проектом закону передбачено допуск приватного тягового рухомого складу на колії загального користування. Це також є додатковим фактором для максимально швидкого оновлення парку тягового рухомого складу АТ «Укрзалізниця» для уникнення втрати долі ринку.

АТ «Укрзалізниця» має широкий спектр діяльності, який охоплює практично всі сфери економіки. Переважний відсоток доходів АТ «Укрзалізниця» формується за рахунок вантажних та пасажирських перевезень - 87% та 5% відповідно.

Слід зазначити, що ціни (тарифи) на вантажні та пасажирські перевезення (окрім I класу «Інтерсіті» та «Інтерсіті+») мають державне регулювання.

При розрахунках за перевезення транзитних вантажів територією України застосовується Тарифна політика Залізниць держав-учасниць Співдружності Незалежних Держав на перевезення вантажів у міжнародному сполученні (далі – Тарифна політика), яка приймається на щорічних Тарифних Конференціях залізничних адміністрацій-учасниць Тарифної Угоди та є міжнародним договором міжвідомчого характеру.

Ставки Тарифної політики встановлюються на базі Міжнародного залізничного транзитного тарифу (МТТ) та Єдиного транзитного тарифу (ЄТТ).

Стороною Тарифної Угоди залізничних адміністрацій (Залізниць) держав-учасниць Співдружності є Міністерство інфраструктури України.

Відповідно до Порядку встановлення коефіцієнтів до базових ставок Тарифної політики Залізниць держав-учасниць Співдружності Незалежних Держав на перевезення вантажів залізницями України і тарифних ставок у доларах США при перевезенні за конкретними напрямками (далі – Порядок), затвердженого наказом Мінінфраструктури № 589 від 04.10.2012 (зі змінами), зареєстрованим в Мін'юсті 19.10.2012 за № 1762/22074, АТ «Укрзалізниця» надає пропозиції до проекту Тарифної політики Залізниць держав-учасниць СНД на перевезення вантажів у міжнародному сполученні на відповідний фрахтовий рік. Крім того, Порядком АТ «Укрзалізниця» надано право встановлювати пільгові тарифи зі знижкою не більше 50% від тарифів, встановлених Тарифної політикою.

На перевезення вантажів у межах України встановлюються державно регульовані тарифи, які відповідно до вимог постанови Кабінету Міністрів України від 25.12.96 № 1548 «Про встановлення повноважень органів виконавчої влади та виконавчих органів міських рад щодо регулювання цін (тарифів)», затверджуються наказами Мінінфраструктури за погодженням з Мінекономрозвитку та Мінфіном з подальшою реєстрацією в Мін'юсті.

Формування вантажних тарифів базується на транспортно-технологічних принципах - вони диференційовані по дальності, швидкості перевезень, видах відправок, типах вагонів (контейнерів), їх завантаженню, належності та інших умов, що впливають на собівартість перевезень.

Структура тарифу має інфраструктурну з урахуванням тяги та вагонну складові для вагонів перевізника.

Відповідно до постанови Кабінету Міністрів України від 16.12.2009 року № 1392 «Про забезпечення прозорості державної тарифної політики щодо перевезення вантажів залізничним транспортом у межах України» тарифи на перевезення вантажів залізничним транспортом у межах України та пов'язані з ними послуги підлягають щорічній індексації. У 2019 році проведено роботу щодо індексації тарифів на вантажні перевезення. Тарифи на перевезення вантажів залізничним транспортом у межах України та пов'язані з ними послуги підвищено на 14,2%, що дозволило залучити додаткових коштів у 2019 році в сумі понад 5,4 млрд грн.

У 2020 році тарифні ініціативи неодноразово надавались на погодження до центральних органів влади, проте, на жаль, не знайшли підтримки, тобто рівень державних регульованих тарифів у минулому році не змінювався.

Дерегуляція вагонної складової

З 20.02.2018 АТ «Укрзалізниця» має повноваження самостійно, як і всі інші власники, та справедливо формувати за ринковими цінами плату за використання власних вагонів.

Плата за використання власних вагонів перевізника – як послуга, що надається за вільними тарифами, визначається та затверджується АТ «Укрзалізниця», як суб'єктом господарювання, самостійно.

Розмір ставок плати та коефіцієнти порожнього пробігу доводяться вантажовласникам шляхом розміщення відповідної інформації на офіційному сайті перевізника (www.uz.gov.ua та www.uz-cargo.ua) та/або публікації оголошення в газеті «Урядовий кур'єр» із зазначенням терміну введення їх у дію не раніше ніж через 30 (тридцять) календарних днів після оголошення.

У 2019 році двічі здійснено перегляд ставок плати за використання власних вагонів перевізника АТ «Укрзалізниця» в процесі надання послуг з перевезення вантажів, затвердження цих ставок та коефіцієнтів порожнього пробігу рішенням правління АТ «Укрзалізниця» від 15.04.2019 та 06.09.2019.

У 2020 році перегляд ставок плати за використання власних вагонів перевізника АТ «Укрзалізниця» в процесі надання послуг з перевезення вантажів, правління АТ «Укрзалізниця» здійснювався шість разів, а саме:

12.03.2020 – здійснено перегляд ставок плати, встановлена нова ставка плати за використання власної контейнерної платформи.

13.08.2020 – здійснено перегляд ставок плати та ставки змінено розмір для думпкарів, хопер-дозаторам умовних типів 302 та 304 та мінераловозів.

03.09.2020 – здійснено перегляд ставок плати та змінено розмір для напіввагонів та зерновозів, для інших типів рухомого складу розмір залишився без змін.

16.10.2020 – здійснено перегляд ставок плати для напіввагонів, критих, зерновозів та затверджено нижчі ставки плати строком на 30 календарних днів.

12.11.2020 – продовжено рішення від 16.10.2020 до кінця року.

25.11.2020 – здійснено перегляд ставки плати для фітінгових платформ.

Динаміка ставок плати у 2020 році представлена у таблиці.

Тип вагонів	2020 рік					
	з 24.04.	з 05.09.	з 21.09	з 06.10.	з 20.10.	з 29.12
Обкотишовоз	1000	1000	1000	1000	1000	1000
Напіввагон	902	800	800	800	700	700

Думпкар	683	683	862	862	862	862
Цементовоз	868	868	868	868	868	868
Мінераловоз	1214	1214	1328	1328	1328	1328
Зерновоз	1136	800	800	900	650	650
Автомобілевоз	1173	1173	1173	1173	1173	1173
Платформа універсальна	787	787	787	787	787	787
Платформа фітингова	606	606	606	606	606	485
Платформа-лісовоз	710	710	710	710	710	710
Цистерна	834	834	834	834	834	834
Критий вагон	1172	1172	1172	1172	800	800
Вагон критий, переобладнаний і рефрижераторного умовного типу 918 та 5918	913	913	913	913	913	913
Вагон-термос умовного типу 80 та 5800	1034	1034	1034	1034	1034	1034
Платформа контрейлерна	462	462	462	462	462	462

Окрім цього, у 2020 році затверджено новий Порядок № 5 визначення та перегляду ставок плати за використання власних вагонів перевізника АТ «Укрзалізниця» в процесі надання послуг з перевезення вантажів (далі – Порядок № 5), рішенням правління від 30.12.2020 витяг з протоколу № Ц-45/125 Ком.т., яким передбачено затвердження граничних, фактичних ставок плати.

Порядком № 5, передбачено автоматичний щомісячний перегляд (аналіз) ставок плати, який буде здійснюватися по кожному типу вагона за підсумками застосування ставок плати за використання власних вагонів перевізника АТ «Укрзалізниця» за перші 25 діб відповідного місяця.

Змінені ставки плати наприкінці кожного місяця розміщуються на офіційному вебсайті товариства www.uz.gov.ua.

Тарифи на перевезення пасажирів залізничним транспортом встановлюються на підставі діючого законодавства України, а саме постанови Кабінету Міністрів України від 25.12.96 № 1548 «Про встановлення повноважень органів виконавчої влади та виконавчих органів міських рад щодо регулювання цін (тарифів)».

На сьогодні чинним є наказ Міністерства інфраструктури від 20.04.2018 № 184, зареєстрований в Мінюсті 10.05.2018 за № 577/32029, який набрав чинності з 30.05.2018.

Наказом передбачено коефіцієнти гнучкого тарифного регулювання за тринадцятьма календарними періодами року з коефіцієнтами зниження 0,8-0,95 та підвищення 1,01-1,10. Одночасно здійснено регулювання по днях тижня: зниження у вівторок та середу на 10 відсотків, підвищення у п'ятницю та неділю на 10 відсотків та без змін у понеділок, четвер і суботу.

Тарифи на перевезення пасажирів у внутрішньому сполученні диференційовані в залежності від типу вагону (загальний, плацкартний, купейний, люкс, 3-й клас, 2-й клас, 1-й клас), категорії поїзда за швидкістю (пасажирський, швидкий, прискорений, швидкісний), рівнем якості послуг (фірмовий та звичайний поїзд).

Критерієм величини рівня коефіцієнтів фірмовості є оцінка якості виконання вимог Положення про фірмові пасажирські поїзди та групи фірмових пасажирських вагонів і підвищення якості рівня обслуговування та надання якісних послуг пасажиром у поїздах (вагонах) (далі – Положення).

Тобто в залежності від комфорту, терміну експлуатації вагону, додаткових послуг що надаються в поїздах, відповідно атестації проведеної згідно з порядком визначеним Положенням, вагону може бути встановлено коефіцієнт фірмовості до складової вартості плацкарти в межах від 1,5 до 5,0 що відповідно впливає на вартість поїзду.

Тарифи на перевезення пасажирів у вагонах 1-го класу поїздів категорії Інтерсіті + (IC+) встановлюються наказом АТ «Укрзалізниця» за погодженням рішення правління.

Порядок встановлення тарифів у сполученні з країнами СНД та Республіками Латвія, Литва, Естонія.

Тарифи у міжнародному сполученні з країнами СНД та Республіками Латвія, Литва, Естонія встановлюються відповідно до Угоди про міждержавний пасажирський тариф та Міждержавного пасажирського тарифу введеного в дію з 01.06.1997 (із змінами і доповненнями) – (далі – УМДПТ).

Зазначеною Угодою було введено базові таблиці вартості квитка, плацкарти, перевезення багажу, вантажобагажу у тарифній валюті швейцарський франк, та визначено порядок розрахунку вартості проїзду та перевезення багажу та вантажобагажу по кожній залізничній адміністрації, учасниці УМДПТ.

Тарифи міжнародного сполучення підлягають державному регулюванню відповідно до постанови Кабінету Міністрів України №1548 та **встановлені Наказом Мінтрансв'язку України від 19 березня 2008 року № 306 (із змінами)**. Даним наказом затверджено базові тарифи у швейцарських франках та коефіцієнти індексації до базової вартості квитка по території України та плацкарти для власних вагонів на весь шлях прямування. Крім того наказом було введено систему гнучкого регулювання по періодам року (13 періодів).

Відповідно до Угоди про міждержавний пасажирський тариф (далі – УМДПТ) кожна з державних адміністрацій має право встановлювати підвищуючий чи понижуючий коефіцієнт індексації до базових тарифів на квиткову частину при перевезенні пасажирів по своїй території, до вартості перевезення багажу чи вантажобагажу по своїй території та до вартості плацкарти у свої вагони на весь шлях прямування, встановлювати ставки плати за сервісні послуги.

Проте АТ «Укрзалізниця» враховуючи жорстке державне регулювання та довготривалий розгляд пропозицій причетними міністерствами та відомствами не має можливості оперативно реагувати на зміну курсу валют, на пасажиропотоки. Крім того не передбачена можливість АТ «Укрзалізниця» самостійно розглядати можливість зниження тарифів на певних напрямках та маршрутах за дво- чи багатосторонньою домовленістю з залізничними адміністраціями інших країн, як це передбачено УМДПТ.

Встановлення тарифів у міжнародному сполученні з країнами Європи.

Перевезення пасажирів у міжнародному сполученні з країнами Європи здійснюється згідно з «Особливими умовами міжнародних перевезень (SCIC) – для поїздок по проїзним квиткам у сполученні Схід – Захід (EWT)» та Угодою про Міжнародне пасажирське сполучення (УМПС).

Згідно із зазначеними міжнародними нормативними документами у міжнародному сполученні з країнами Європи кожен із перевізників країни прослідкування поїзда встановлює тариф по своїй території на квиткову частину, та вартість плацкарти у вагони свого формування, які оголошуються у валюті євро, та розраховуються у національній валюті країни оформлення проїзного документа на дату оформлення проїзного документа. Всі учасники перевезень країн Європи, у тому числі і Україна зобов'язані в термін до 15 вересня поточного року оголосити тарифи у міжнародному сполученні які будуть діяти протягом наступного графіка руху міжнародних поїздів.

Тарифи на перевезення пасажирів залізничним транспортом у міжнародному сполученні погоджуються відповідно до постанови Кабінету Міністрів України від 25.12.96 № 1548 «Про встановлення повноважень органів виконавчої влади та виконавчих органів міських рад щодо регулювання цін (тарифів)».

У відповідності до міжнародних Угод та національного законодавства затверджено **Наказ Міністерства інфраструктури України від 23.10.2012 № 633 «Про затвердження Тарифів на перевезення пасажирів та багажу залізничним транспортом у міжнародному сполученні Схід – Захід»** (надалі – Наказ), який погоджено з Мінекономрозвитку, Спільним представницьким органом профспілок, Спільним представницьким органом роботодавців, та зареєстровано у Мін'юсті (за № 1834/22146 від 01.11.2012).

Слід відмітити що пунктом 17 Наказу передбачено, що знижки від вартості квитка та плацкарти на поїзди, напрямки, дні тижня, а також періоди року встановлюються відповідно до протоколів міжнародних нарад, угод, договорів тощо.

Частина пов'язаних з вантажними перевезеннями послуг надаються за вільними (договірними) тарифами.

Крім доходу від основної (перевізної) роботи, Товариство отримує доходи від підсобно-допоміжної, операційної, фінансової та іншої діяльності.

Реалізація товарів, робіт, послуг, що не пов'язані з перевезенням та реалізуються АТ «Укрзалізниця» за вільними цінами стороннім споживачам відбувається відповідно до чинного законодавства за договірними цінами, виходячи з кон'юнктури ринку (попиту і пропозиції, що склалися), проведенням маркетингового дослідження ринку аналогічних товарів, робіт, послуг для забезпечення їх конкурентоздатності та отримання максимального прибутку.

Також, відповідно до рішення правління ПАТ «Укрзалізниця» від 10.05.2018 (витяг з протоколу № Ц-64/45 Ком.т.) щоквартально регіональними філіями та філіями поводить коригування цін на товари, роботи та послуги, що не пов'язані та пов'язані з перевезеннями і реалізуються АТ «Укрзалізниця» за вільними цінами на фактичний індекс цін виробників промислової продукції відповідно до офіційних даних Державної служби статистики України.

Крім того, здійснюється перегляд калькуляцій на товари, роботи, послуги у разі зміни будь-яких ціноутворюючих факторів (підвищення заробітної плати, вартості матеріалів, електроенергії та інших чинників), проводиться маркетингове дослідження ринку аналогічних товарів, робіт та у разі відхилення цін від ринкових, здійснюється їх перегляд на основі всебічного аналізу шляхом виявлення упущених резервів зниження собівартості або встановлення оптимального рівня рентабельності.

Отже, при ринковому ціноутворенні процес формування вільних цін відбувається у сфері реалізації товарів, робіт та послуг, тобто на ринку під дією попиту, пропозиції у відповідності до сезонних, територіальних та інших чинників.

Сильні та слабкі сторони реалізації проєкту розглянуті за допомогою SWOT- аналізу, результати якого відображені в таблицях нижче.

Сильні та слабкі сторони, можливості та загрози для цілей реалізації проєкту.

Внутрішнє середовище	Сильні сторони (Strengths)	Слабкі сторони (Weaknesses)
	Можливість оновлення парку сучасними вантажними електровозами подвійного живлення, що втілюють кращі технічні рішення і прогресивні технології локомотивобудування.	Потреба у значних обсягах інвестицій на оновлення парку тягового рухомого складу. Обмеженість у власних фінансових ресурсах, які можуть бути направлені на оновлення рухомого складу товариства та неможливість здійснення запозичень на ринках капіталу.
	Наявність власних потужностей для обслуговування, ремонту та модернізації рухомого складу.	Необхідність проведення додаткового навчання/перекваліфікації персоналу для експлуатації та обслуговування нових електровозів.
	Економія витрат на електроенергію та обслуговування електровозів.	Значні витрати часу на виробництво та сертифікацію електровозів (мінімум 12-18 місяців).
	Збереження доходів від здійснення вантажних перевезень.	Залежність від іноземного виробництва електровозів.

	Зменшення дефіциту працездатних електровозів.	
Зовнішнє середовище	Можливості (Opportunities)	Загрози (Threats)
	<p>Створення додаткових робочих місць у суміжних галузях завдяки локалізації частини виробництва електровозів в Україні.</p> <p>Збереження рівня надходжень до бюджету з потенціалом до росту.</p> <p>Розвиток вітчизняних промислових підприємств.</p> <p>Формування позитивного іміджу України на світовій арені завдяки партнерству із провідними світовими компаніями</p>	<p>Лібералізація ринку залізничних перевезень та, як наслідок, зменшення обсягів перевезень Товариства.</p> <p>Збільшення частки перевезень іншими видами транспорту.</p> <p>Зволікання з проведенням комплексу заходів, направлених на реалізацію проєкту: укладення міжурядових угод, їх ратифікація, внесення до видатків бюджету витрат на погашення та обслуговування запозичень, тощо.</p>

1.4. Результати аналізу конкурентного потенціалу відповідального виконавця та/або балансоутримувача, зокрема можливостей розвитку, загрози та проблеми провадження діяльності.

АТ «Укрзалізниця» – оператор залізничної інфраструктури, а також національний перевізник вантажів та пасажирів, який бере участь у виконанні стратегічної функції щодо забезпечення економічного розвитку та безпеки країни. На сьогоднішній день АТ «Укрзалізниця» є національним лідером у квазімонополістичній структурі залізничних перевезень та на ринку логістики, який забезпечує понад 50% вантажообігу та близько 30% пасажирообігу країни в цілому по транспортній галузі (у 2020 році - понад 79,5% вантажообігу та близько 26,8% пасажирообігу). Протягом тривалого часу АТ «Укрзалізниця» є єдиним суб'єктом господарювання, який діє на ринку перевезення вантажів залізничним транспортом у межах України й займає на цьому ринку монополіне (домінуюче) становище із часткою 100%. Також АТ «Укрзалізниця» займає монополіне (домінуюче) становище на ринку надання послуг магістральних вантажних локомотивів у межах України з часткою близько 100%.

Найбільшим попитом серед видів транспорту користується залізничний транспорт, який наразі є незаперечним лідером на транспортно-логістичному ринку України. Залізнична мережа України – одна з найбільших у Європі: розгорнута довжина – 27 062,3 км. За обсягами вантажних перевезень АТ «Укрзалізниця» посідає четверте місце на Євразійському континенті, поступаючись лише залізницям Китаю, Росії та Індії. Загальна експлуатаційна довжина електрифікованих колій складає 9 316,8 км, у тому числі змінного струму 27,5 кВ – 5 387,9 км. Таким чином, питома вага електрифікованих дільниць від загальної довжини мережі становить понад 47 %. На 01.01.2021 на залізницях України експлуатується 17 601 штучна споруда, серед яких 7 121 міст. На перетинах з автомобільними шляхами функціонує 4 915 переїздів. У складі залізниць 107 вокзалів та 1,4 тис. роздільних пунктів, що мають колійний розвиток, 43 локомотивних і 45 вагонних депо. На 01.01.2021 інвентарний парк рухомого складу АТ «Укрзалізниця» налічує:

- 3 828 пасажирських вагонів;
- 84 644 вантажних вагонів (приписний парк);
- 1596 електровозів (в тому числі вантажні – 1117 од.);
- 1955 тепловозів (в тому числі магістральні – 702 од.);

- 1294 секцій або 281 складів електропоїздів;
- 116 складів дизель-поїздів;
- 16 міжрегіональних поїздів філії «УЗШК»;
- 10 рейкових автобусів.

Однією із головних проблем та загроз провадження діяльності Товариства є значний обсяг та високий ступінь зносу частини активів. Тому АТ «Укрзалізниця» постійно проводить їх реконструкцію, оновлення, модернізацію та капітальний ремонт тощо. Зокрема, у 2020 році на придбання/виготовлення рухомого складу було спрямовано 797,0 млн. грн., на модернізацію – 2 266,8 млн. грн., на капітальний ремонт – 1 718,9 млн. грн.

Оновлення рухомого складу

Назва рухомого складу	Придбано/виготовлено		Модернізація		Капітальний ремонт	
	Кіл-сть	Сума , млн грн.	Кіл-сть	Сума , млн грн.	Кіл-сть	Сума , млн грн.
Всього		797,0		2266,8		1718,9
Вантажні вагони,		2,9	2755	438,9	3746	576,5
у тому числі						
виготовлено		2,9				
Пасажирські вагони	28	661,9	13	215,5	439	545,4
Тяговий рухомий склад			94	1 236,7	22	272,3
Моторовагонний рухомий склад,						
у тому числі						
Електропоїзди (секція)			29	372,4	25	112,1
дизель-поїзд					4	
Швидкісні електропоїзди (регіональні перевезення)					2	114,7
Колійний та інший рухомий склад	4	132,2	3	3,3	190	97,9

1.5. Результати громадського обговорення проєкту та пропозиції, їх врахування або відхилення.

Громадське обговорення проєкту не проводилось. Однак про свою підтримку необхідності оновлення тягового рухомого складу неодноразово заявляли представники бізнес-середовища (представники бізнес-асоціацій, окремі замовники перевезень тощо), Федерація роботодавців України, Український союз підприємців та промисловців тощо.

2. Кінцевий результат (характеристика, номенклатура та обсяги виробництва продукції), який планується досягти в разі реалізації проєкту, його основні показники.

Придбання та введення в експлуатацію 130 нових вантажних електровозів АТ «Укрзалізниця» дозволить:

- забезпечити щорічний вантажообіг у розмірі близько 80 млрд ткм;
- забезпечити економію енергоресурсів в середньому на 7% порівняно з існуючими локомотивами;
- оптимізувати технологію роботи станцій стикування різних систем живлення (змінного та постійного струму).

Крім того, в процесі реалізації проєкту планується досягти локалізації виробництва в Україні на рівні 35%, що сприятиме створенню нових робочих місць, промислового зростання, технологічному розвитку та впровадженню інноваційних ноу-хау.

Оновлення вантажних електровозів одного виробника є перспективним напрямком оновлення парку локомотивів АТ «Укрзалізниця» оскільки такі електровози на довгострокову перспективу можуть стати базовою уніфікованою платформою, що дозволить уніфікувати парк тягового рухомого складу та зменшити експлуатаційні витрати.

3. Спосіб досягнення кінцевого результату на основі результатів аналізу альтернативних способів досягнення мети та обґрунтування переваг обраного способу.

Проєкт передбачає оновлення парку електровозів АТ «Укрзалізниця» шляхом придбання 130 нових вантажних електровозів за рахунок кредитів (позик), залучених державою від іноземних держав, іноземних фінансових установ і міжнародних фінансових організацій з метою збереження пропозиції тягового рухомого складу АТ «Укрзалізниця» для задоволення потреби у вантажних перевезень залізничним транспортом та підвищення економічної ефективності вантажних перевезень електротягою.

У разі реалізації проєкту альтернативними способами, парк електровозів може бути оновлений, проте не буде досягнуто мети реалізації проєкту і цей процес буде досить тривалим.

Альтернативними способами реалізації проєкту можуть бути:

- придбання електровозів за власні кошти Товариства;
- придбання електровозів за рахунок коштів, залучених Товариством на міжнародних ринках капіталу або шляхом фінансового лізингу;
- проведення капітальних ремонтів та модернізації існуючого парку без придбання нових електровозів.

Придбання електровозів за власні кошти Товариства.

Оновлення парку тягового рухомого складу потребує значних капіталовкладень. Попередня оціночна потреба АТ «Укрзалізниця» в оновленні парку вантажних електровозів до 2033 року складає 315 електровозів, в тому числі придбання до 2026 року 130 вантажних електровозів вартістю близько 882,5 млн. євро. Проте, на сьогодні Товариство обмежене у власних фінансових ресурсах, які можуть бути направлені на оновлення рухомого складу товариства (в тому числі електровозів) як через невідповідність рівня доходів рівню необхідних вкладень, так і через відсутність належної державної підтримки залізничної галузі. Прогноз ліквідності на 2021 рік, зокрема перше півріччя, характеризується істотним фінансовим навантаженням в частині обслуговування боргових зобов'язань. Крім того, негативний вплив запобіжних заходів щодо поширення на території України гострої респіраторної хвороби COVID-19, спричиненої коронавірусом SARS-CoV-2, на фінансово-господарську діяльність Товариства, знецінення гривні та інші зовнішні фактори, що перебувають поза межами впливу та контролю з боку Товариства спричинили зниження обсягів вантажних перевезень і, відповідно, зниження обсягу надходжень Товариства.

Придбання електровозів за рахунок коштів, залучених Товариством на міжнародних ринках капіталу або шляхом фінансового лізингу

Теоретично, оновлення парку електровозів можливо провести за рахунок залучення Товариством коштів на міжнародних ринках капіталу для придбання електровозів та шляхом фінансового лізингу. Проте, умовами діючих кредитних договорів (позик) АТ «Укрзалізниця» з міжнародними та українськими кредиторами (єврооблігації, ЄБРР, ЄІБ, АТ «Ощадбанк», АТ «Укресімбанк») передбачено дотримання відповідних фінансових кovenant, які є індикатором кредитної якості та стабільності товариства, тобто залучення (прямого або опосередкованого) будь-якої заборгованості, за винятком випадків, коли на дату такого залучення заборгованість на формальних підставах вже вступила в дію, сума чистої фінансової заборгованості на таку дату не повинна перевищувати трикратне значення EBITDA за відповідний період (4,25 по єврооблігаціях на 2021 рік). Водночас, за прогнозними даними, у 2021 році такий коефіцієнт

може бути вищим за нормативний. Таким чином, АТ «Укрзалізниця» фактично обмежене в залученні нового фінансового боргу у найближчі роки.

Залучення запозичень на фінансовому ринку України для оновлення парку електровозів вбачається маловірогідним з огляду на обмежені можливості внутрішнього фінансово-кредитного ринку та діючі нормативно-правові вимоги, встановлені Національним банком України. Готовність комерційних та державних місцевих банків кредитувати залізничну галузь вкрай обмежена як діючими нормативами Національного банку України (Н7 – норматив фінансування на одного позичальника), так і політикою банківських установ – великі місцеві банки не лише не покривають потребу товариства у залучених коштах, а й часто зменшують погоджені раніше ліміти кредитування через зниження капіталу установ. При цьому основні великі фінансові установи України вже є кредиторами товариства. Таким чином, без підтримки акціонера Товариства - Кабінету Міністрів України- неможливо здійснити оновлення парку електровозів в найближчій перспективі.

Проведення капітальних ремонтів та модернізації існуючого парку без придбання нових електровозів.

Варіант проведення капітальних ремонтів та модернізації існуючого парку без придбання нових електровозів вже в найближчі роки призведе до неможливості АТ «Укрзалізниця» задовольняти потреби ринку у вантажних перевезень залізничним транспортом та знижуватиме економічну ефективність вантажних перевезень за рахунок значних витрат на обслуговування та експлуатацію електровозів.

Таким чином, придбання електровозів за рахунок кредитів (позик), залучених державою від іноземних держав, іноземних фінансових установ і міжнародних фінансових організацій є для АТ «Укрзалізниця» найбільш оптимальним з економічної та стратегічної точки зору варіантом поповнення парку електровозів новими електровозами.

4. Відповідність проєкту напрямам розвитку держави, визначеним стратегічним та актуальним програмним документам, затвердженим в установленому порядку.

Важливість оновлення тягового рухомого складу АТ «Укрзалізниця» закріплена на загальнодержавному рівні наступними документами:

Указ Президента України №837/2019 від 08.11.2019, зокрема:

«1. Кабінету Міністрів України вжити заходів:

1) в економічній, фінансовій та енергетичній сферах:

а) до 31 грудня 2019 року - стосовно:

- забезпечення оновлення локомотивного парку акціонерного товариства «Українська залізниця».

Програма діяльності Кабінету Міністрів України (Постанова Кабінету Міністрів України від 12.06.2020 №471), зокрема:

«7. Мінінфраструктури

7.1.Залізничні перевезення:

- оновлення рухомого складу АТ «Укрзалізниця».

Національна транспортна стратегія України на період до 2030 року, що схвалена розпорядженням Кабінету Міністрів України від 30.05.2018 р. № 430-р, зокрема:

«Розділ. Мета Стратегії та основні напрями її реалізації.

Перелік завдань, які необхідно виконати для розв'язання проблем:

- розроблення та виконання програми (плану заходів) оновлення залізничного рухомого складу, у тому числі для високошвидкісних пасажирських та мультимодальних вантажних перевезень;

- забезпечення комплексного інноваційного розвитку транспорту, зокрема шляхом реалізації державної стратегії (цільового підходу) інноваційної діяльності і розвитку та інвестиційних проєктів у транспортній галузі, передбачивши при цьому можливе створення Інноваційного фонду транспорту, та взаємозв'язок цілей і ресурсів за допомогою відповідних

планів та програм діяльності і розвитку: оновлення рухомого складу залізничного, автомобільного, авіаційного, морського та річкового транспорту;

- забезпечення інноваційного розвитку транспортної галузі, а саме: використання високотехнологічного рухомого складу на залізницях, автомобільних дорогах та водних шляхах (забезпечення розвитку нових видів транспорту - електромобілі, швидкісні поїзди тощо)».

- План заходів з реалізації Національної транспортної стратегії України на період до 2030 року, затвердженого розпорядженням Кабінету Міністрів України від 07.04.2021 №321-р, зокрема:

85. Оновлення рухомого складу залізничного, автомобільного, авіаційного, морського та річкового транспорту: оновлено тяговий рухомий склад (100 одиниць до кінця 2023 року).

Опис проєкту та прогнозний обсяг витрат.

5. Технічний та/або технологічний аналіз обраного способу досягнення кінцевого результату, нормативні тривалість.

На сьогодні парк Товариства складається з електровозів, побудованих на базових платформах різного типу, що в свою чергу призводить до неможливості здійснення уніфікованого технічного обслуговування та експлуатації, та як наслідок - надмірних витрат на їх утримання.

З метою аналізу ринку виробників електровозів, розробки технічних вимог до електровозів та визначення оптимального способу оновлення парку електровозів, 19.09.2019 Товариство уклало з DB Engineering and Consulting GmbH (далі – консультант) Договір про надання послуг. Відповідно до звіту консультанта уніфікація деталей електровоза створює величезні переваги для його обслуговування та призводить до зниження експлуатаційних витрат. Досягти такої уніфікації можливо за рахунок виробництва електровозів на одній технологічній платформі. Такі електровози вирізняються високим ступенем уніфікації компонентів, навіть якщо мають різні системи електропостачання, встановлену силу тяги, максимальну швидкість, тощо. Консультант зазначає, що економічний ефект від експлуатації електровозів на уніфікованій платформі підвищується з поповненням парку електровозів на одній і тій же платформі, оскільки виробники пропонуватимуть кращі умови щодо ціни електровоза, а також супутніх витрат (запасні частини, сервісне обслуговування, тощо). Саме тому, відповідно до рекомендацій консультанта, концепція щодо застосування єдиної платформи може бути взята за основу для оновлення парку електровозів АТ «Укрзалізниця», відбору виробника електровозів, спроможного забезпечити потребу АТ «Укрзалізниця» та укладення з таким виробником договору щодо постачання електровозів різної системи електропостачання: змінного струму, постійного струму, подвійного живлення.

Таким чином, профільними підрозділами Товариства разом з консультантом було розроблено технічні вимоги до електровозів, на основі яких в подальшому між АТ «Укрзалізниця» та виробником електровозів погоджуватиметься Технічне завдання на виробництво електровозів.

Основні технічні вимоги до електровозів:

№ п/п	Текст вимоги
1	Електровоз повинен бути призначений для вантажних перевезень.
2	Електровоз повинен мати достатньо тягових зусиль та потужності для того, щоб тягнути на ділянках з критичним підйомом 9 ‰ з розрахунковою швидкістю не менше 50 км/год вантажний поїзд вагою 5500 т.
3	Електровоз має бути сумісним із залізничною інфраструктурою широкої колії 1520 мм української залізниці.
4	Електровоз має бути розрахований на конструктивну швидкість 120 км/год.
5	Осьова формула має бути: 2(2o-2o).

6	Максимально допустиме навантаження на вісь 25 т.
7	Максимальна сила тяги на старті має бути не менше 700 кН.
8	Максимальна потужність на ободі колісних пар має бути не менше 8800 кВт.
9	Розміри електровоза повинні відповідати вимогам габариту 1-Т згідно з ДСТУ Б В.2.3-29.
10	Діаметр колеса має бути 1250 мм.
11	Електровоз повинен проектуватися в кліматичному виконанні «У» відповідно до ГОСТ 15150 та забезпечувати надійну роботу при температурі навколишнього середовища: від -40°C до +50°C.
12	Максимальна висота експлуатації електровоза над рівнем моря не менше 1300 м.
13	Строк експлуатації електровоза має становити не менше 40 років.
14	Управління електровозом має здійснюватися за допомогою мікропроцесорної системи управління.
15	На електровозі повинна бути встановлена найсучасніша система діагностики.
16	Електровоз і його системи не повинні негативно впливати на навколишнє середовище під час його експлуатації та відповідати вимогам охорони навколишнього природного середовища, зазначеним у Законах України «Про охорону навколишнього середовища», «Про забезпечення санітарної та епідеміологічної безпеки населення», «Про захист атмосфери», Водному кодексі, ДСТУ 3911 (ГОСТ 17.9.0.1) та інших відповідних нормативно-правових актах з охорони навколишнього середовища.

6. Необхідність забезпечення земельною ділянкою або правами на неї (оренда, суперфіцій, емфітевзис) для реалізації проєкту.

Реалізація проєкту не передбачає забезпечення земельною ділянкою.

7. Наявність і розвиток необхідної інфраструктури.

Інфраструктура АТ «Укрзалізниця» включає залізничні колії, інженерні споруди, пристрої автоматики та телекомунікацій, місцеві (локальні) і технологічні електричні мережі, що безпосередньо використовуються для забезпечення процесу перевезень вантажів і пасажирів, організації та вдосконалення управління рухом поїздів. Серед ключових особливостей інфраструктури можна виділити наступні:

- розгалужена мережа залізничних колій, яка охоплює всі регіони України та дає можливість залучення для перевезень значної кількості вантажів та пасажирів;
- наявність розгалуженої системи локальних електричних мереж, що забезпечують передачу електричної енергії як для власних потреб залізниць, так і для сторонніх споживачів;
- наявність висококваліфікованого інженерно-технічного персоналу, структурних підрозділів у складі Товариства, які здійснюють реконструкцію, технічне переоснащення, ремонти та поточне утримання об'єктів залізничної інфраструктури.

Основні технічні показники залізничних колій.

№	Показники	Один. виміру	на 01.01.2021
Головні колії			
1.	Розгорнута довжина	км	27 062,3
2.	Експлуатаційна довжина	км	19 811,5
3.	Протяжність колії на з. б. шпалах	км	23 902,0
4.	Протяжність безстикової колії	км	20 855,6
5.	Кількість км, які потребують капітального ремонту колії	км	6 883,4
6.	Кількість км, які потребують реконструкції колії	км	2 888,7

Станційні колії			
1.	Повна довжина	км	12 170,4
2.	Протяжність колії на з. б. шпалах	км	8 092,1
Під'їзні колії			
1.	Повна довжина	км	2 197
2.	Протяжність колії на з.б. шпалах	км	1 312,4
Стрілочні переводи			
1.	Загальна кількість стрілочних переводів	компл.	43 898
2.	Кількість стрілочних переводів на залізобетонних брусах	компл.	24 756
Залізничні переїзди			
1.	Всього залізничних переїздів	шт.	4915
	у тому числі з черговим	шт.	1272
	у тому числі з 4 шлагбаумами	шт.	383

Регіональними філіями АТ «Укрзалізниця» експлуатується 17 601 штучна споруда, у тому числі: 7121 міст, 4 акведуки, також 25 пішохідних та 35 залізничних тунелів, 9902 водопропускна труба. На балансі філії «Центр будівельно-монтажних робіт та експлуатації будівель і споруд» обліковуються 34 254 об'єктів службово-технічного та соціального призначення

Загальна експлуатаційна довжина електрифікованих колій складає 9 316,8 км, у тому числі змінного струму 27,5 кВ – 5 387,9 км. Питома вага електрифікованих ділянок від загальної довжини мереж Укрзалізниці понад 47 %. У виробничому процесі задіяні:

- 212 районів контактної мережі;
- 260 стаціонарних тягових підстанцій, у тому числі 82 – змінного струму;
- 7 пересувних тягових підстанцій, у тому числі 6 – змінного струму;
- 99 районів електропостачання;
- 22 880 трансформаторних підстанцій;
- 34 256,3 км високовольтних ліній електропостачання;
- 11 125,1 км низьковольтних ліній електропостачання;
- 82 енергодиспетчерське коло, у тому числі 71 – на електрифікованих ділянках;
- 332 одиниці спеціального самохідного рухомого складу.

Для забезпечення безперебійної роботи залізничного транспорту створена вертикаль матеріально-технічного забезпечення, яка відповідає за своєчасне формування замовлень, закупівлю палива, матеріалів, запчастин, та інших матеріально-технічних ресурсів та їх ефективний розподіл між філіями Товариства. З упровадженням системи публічних електронних закупівель «Прозорро», тендери щодо товарів, робіт та послуг для потреб АТ «Укрзалізниця» відбуваються на цьому майданчику. В результаті вдається заощадити державні кошти та проводити ефективну боротьбу з безконтрольністю та ризиками корупційних проявів у закупках.

Належний стан локомотивного парку – запорука стабільної та безпечної діяльності залізничного транспорту. З метою забезпечення безперебійного перевезення вантажів та пасажирів тяговим рухомим складом, в АТ «Укрзалізниця» створені локомотивні депо (43 основних, 31 оборотне локомотивне депо та 3 ремонтні підприємства), спеціалізовані майстерні з ремонту окремих вузлів локомотивів, пункти технічного обслуговування, екіпірування локомотивів (комплекс операцій з постачання паливом, водою, піском тощо) та заміни бригад, бази запасу локомотивів. В усіх виробничих та структурних підрозділах, що задіяні в локомотивному господарстві, впроваджено наступні автоматизовані системи та АРМи: АСУ Т на платформі АСК ВП УЗ-Є; АСУ Локбриг (АРМ ТЧД, ТЧБ, ТЧУ, ТЧМІ, ЗЛБ); підсистема ОКДЛ; підсистема ОКДБ; підсистема обробки маршрутів машиніста (ОММ); АРМи ТЧТех, ТНТС, ТЧД, ТЧБ на платформі АСК ВП УЗ-Є; АРМ «Навігація ТРС»; САП-Т; підсистема формування звітності локомотивного господарства. Зазначені системи та АРМи забезпечують: ведення електронного паспорту локомотива; контроль та дислокацію локомотивів; облік пробігу

локомотивів; облік ремонтів локомотивів та часу їх проведення; контроль та дислокацію локомотивних бригад; облік робочого часу локомотивних бригад та нарахування заробітної плати; контроль та використання паливно-енергетичних ресурсів; формування показників роботи локомотивного господарства; формування статистичної звітності, тощо.

Підвищення ефективності роботи АТ «Укрзалізниця» здійснюється на основі цілеспрямованої науково-технічної діяльності у сфері залізничного транспорту. У Товаристві приділяють особливу увагу інженерно-технічному забезпеченню, яке постійно трансформується, втілюючи, наскільки це можливо, передові науково-технічні досягнення, а також європейські норми на залізничному транспорті. Одним із основних напрямів інноваційної діяльності Товариства є підвищення надійності залізничних шляхів та споруд, що забезпечує безпечний та безперебійний рух поїздів, а також впровадження технологій, що мають економічний та екологічний ефект. Також АТ «Укрзалізниця» активно працює в напрямку впровадження інформаційних технологій для організації безперервної інформаційної підтримки з питань організації перевізного процесу, прийняття управлінських рішень, обслуговування клієнтів залізничного транспорту.

8. Заходи щодо охорони навколишнього природного середовища.

Залізничний транспорт визнаний одним з найбільш екологічно чистих та ефективних видів транспорту у світі. У порівнянні з іншими видами транспорту, має найнижчі показники споживання енергетичних ресурсів на один ткм вантажу, що перевозиться, і негативного впливу на навколишнє природне середовище.

В Україні екологічні переваги залізничних перевезень перед іншими видами транспорту забезпечуються, у першу чергу, широким використанням електричної тяги, яка виключає забруднення атмосферного повітря територій, прилеглих до залізниць. Низька емісійна складова викидів забруднюючих речовин залізничного транспорту безпосередньо пов'язана з енергетичною ефективністю. Питоме споживання паливно-енергетичних ресурсів на залізничному транспорті набагато нижче, ніж у автомобільного та авіаційного транспорту.

Основними складовими впливу залізничного транспорту на навколишнє природне середовище є використання земель, поверхневих і підземних вод та скид у водні об'єкти виробничих, господарсько-побутових та дощових вод, викиди забруднюючих речовин в атмосферне повітря, утворення відходів різних класів небезпеки, використання надр для добування корисних копалин, використання рослинних ресурсів, акустичний вплив (шум) від рухомого складу і шляхової техніки, електромагнітне випромінювання, іонізуючий вплив та можливе радіаційне забруднення при перевезенні радіоактивних речовин, негативний вплив на довкілля при перевезенні небезпечних речовин, у тому числі при аварійних забрудненнях.

Технічні вимоги до електровозів, що будуть придбані в межах реалізації проєкту містять, серед іншого, вимоги щодо охорони навколишнього середовища, розроблені з врахуванням чинного законодавства України, а саме: Закони України «Про охорону навколишнього природного середовища», «Про забезпечення санітарного та епідемічного благополуччя населення» тощо. Крім того, виробник до поставки електровозів має підтвердити, поведження з відходами, що утворюються під час експлуатації електровозів, відповідатиме вимогам Закону України «Про відходи», ДСТУ 4462, ДСТУ 3910 інших діючих нормативно-правових актів.

Всі сертифікати, що підтверджують відповідність вимогам чинного українського законодавства щодо охорони навколишнього середовища, в тому числі щодо поведження з відходами, будуть надані при поставці електровозів.

9. Необхідність розроблення проєктної документації, стадії розроблення.

Проєктна документація на виготовлення електровоза буде розроблятися виробником та входить у вартість електровоза.

Електровози, що будуть придбані в рамках реалізації проєкту, мають відповідати Технічним вимогам АТ «Укрзалізниця» до електровозів. На основі таких Технічних вимог між АТ «Укрзалізниця» та виробником буде окремо погоджено Технічне завдання на електровоз, що стане невід'ємною частиною відповідного договору на постачання електровозів. Для підготовки

технічної документації Товариством залучено консультанта DB Engineering and Consulting GmbH. Підготовка та узгодження Технічного завдання з виробником не потребує додаткового фінансування.

10. Організаційні заходи, у тому числі закупівля, та графік їх здійснення.

Перелік заходів, спрямованих на реалізацію проєкту з зазначенням прогностичних строків їх здійснення та вартості виконання наведені у Таблиці 1

Таблиця 1.

Перелік заходів, спрямованих на реалізацію проєкту.

Найменування заходу	Прогнозні строки здійснення заходу		Вартість виконання, тис. грн.	Очікувані результати
	Запланований початок	Заплановане закінчення		
Подання пропозицій щодо укладення міжнародного договору	05/2021	06/2021	-	Укладений міжнародний договір
Прийняття рішень про проведення переговорів та про підписання міжнародного договору	06/2021	07/2021	-	
Надання повноважень на ведення переговорів та укладення міжнародного договору	07/2021	07/2021	-	
Укладення міжнародного договору	08/2021	08/2021	-	
Ратифікація міжнародного договору	09/2021	09/2021	-	Ратифікований міжнародний договір
Проведення переговорної процедури, передбаченої законодавством України про публічні закупівлі	09/2021	10/2021	-	Визначено постачальника електровозів
Укладення між постачальником та українським покупцем договорів на закупівлю електровозів	10/2021	11/2021	-	Укладений договір купівлі-продажу електровозів
Укладення договорів фінансування між Міністерством фінансів України та кредиторами	10/2021	11/2021	-	Укладені договори фінансування
Оплата електровозів (відповідно до умов договору купівлі-	11/2021	11/2021	29 784 375,0 *	-

продажу)				
Виготовлення та поставка прототипу електровоза (мін. 12. міс від дати здійснення оплати за електровози)**	11/2021	11/2022		Прототип електровоза, доставлений в Україну
Тестування та сертифікація прототипу електровоза	11/2022	04/2023	-	Проведені тести та отримані сертифікати на електровоз відповідно до законодавства України
Постачання першої партії електровозів на територію України. Передача АТ «Укрзалізниця». Введення в експлуатацію	05/2023	12/2023	-	Партія електровозів поставлена на територію України, передана на баланс АТ «Укрзалізниця» та введена в експлуатацію
Виготовлення, постачання другої партії електровозів на територію України. Передача АТ «Укрзалізниця». Введення в експлуатацію	01/2024	12/2024	-	Партія електровозів поставлена на територію України, передана на баланс АТ «Укрзалізниця» та введена в експлуатацію
Виготовлення, постачання третьої партії електровозів на територію України. Передача АТ «Укрзалізниця». Введення в експлуатацію	01/2025	12/2025	-	Партія електровозів поставлена на територію України, передана на баланс АТ «Укрзалізниця» та введена в експлуатацію
Виготовлення, постачання четвертої партії електровозів на територію України. Передача АТ «Укрзалізниця». Введення в експлуатацію	01/2026	12/2026	-	Партія електровозів поставлена на територію України, передана на баланс АТ «Укрзалізниця» та введена в експлуатацію

* розраховано на основі індикативної ціни – 7 млн. євро за електровоз подвійного живлення, 6,45 млн. євро за односистемний електровоз та припущень, що оплата за електровози здійснюється одним платежем після укладання договорів за рахунок кредитних коштів, залучених державою та коштів державного бюджету. Остаточні умови та строки оплати підлягають узгодженню сторонами у відповідних договорах.

** строки виготовлення та поставки електровозів, розмір партії залежать від умов оплати, що будуть погоджені сторонами, та умов локалізації виробництва в Україні.

Таким чином, за умови укладення у 2021 році урядом України договорів на постачання електровозів та визначення структури фінансування, першу партію електровозів АТ «Укрзалізниця» може отримати вже у першому півріччі 2023 року. Отже, за найближчі 6 років можливо зробити реальні кроки та отримати довготривалі позитивні результати в питанні оновлення парку електровозів АТ «Укрзалізниця».

11. Кадрове забезпечення за етапами життєвого циклу проєкту (інвестиційний та експлуатаційний), у тому числі необхідність навчання і професійної підготовки.

Облікова кількість штатних працівників Товариства на 01.01.2021 року склала 253 930 осіб, зокрема працівників регіональних філій – 176 396 осіб (69%), філій – 72 168 осіб (28%). Розподіл працівників Товариства за категоріями персоналу: керівники – 20 454 (8%), професіонали – 18 315 (7%), фахівці – 33 912 (14%), технічні службовці – 14 148 (6%), робітники – 161 125 (65%).

Товариство приділяє значну увагу організації та проведенню навчання робітників, що здійснюється з відривом від виробництва (на базі центрів професійного розвитку персоналу та центрів професійної освіти) та без відриву від виробництва.

Реалізація проєкту не передбачає створення нових організаційних структур. Існуючі профільні департаменти апарату управління АТ «Укрзалізниця» здійснюватимуть управлінські функції щодо реалізації проєкту як на інвестиційному, так і на експлуатаційному етапі. Регіональні філії, за якими буде закріплено електровози, здійснюватимуть оперативне управління електровозами щодо експлуатації та обслуговування.

Разом з тим одним із позитивних соціальних наслідків реалізації проєкту є збереження робочих місць машиністів та помічників машиністів, які будуть задіяні в експлуатації нових електровозів:

Рік	2023	2024	2025	2026
Кількість збережених робочих місць у бригадах:	271	543	776	1008
машиністів (нові локомотиви), шт. од.	135	272	388	504
помічників машиніста (нові локомотиви), шт. од.	135	272	388	504

Для роботи на одному електровозі необхідна локомотивна бригада в складі 2-ох осіб (машиніст та помічник машиніста) на зміну з числа робітників АТ «Укрзалізниця». Для роботи на нових серіях електровозів працівники (в т.ч., машиністи та інструктори) мають пройти відповідне навчання та отримати допуск. Технічними вимогами АТ «Укрзалізниця» передбачається, що до та після поставки електровозів для експлуатаційного персоналу АТ «Укрзалізниця» виробником електровозів буде проведено інструктаж та технічні навчальні курси для ознайомлення з експлуатацією, усуненням несправностей та технічним обслуговування електровозів (у тому числі на тренажерах) з видачою відповідного сертифікату про проходження інструктажу та курсів.

12. Сертифікати, ліцензії та інші дозвільні документи, необхідні для реалізації проєкту та їх наявність.

Після виготовлення електровоза, до моменту здійснення поставки електровозів виробник електровозів за власний рахунок має отримати висновки експертизи відповідно до законодавства України, зокрема, але не виключно:

- сертифікат відповідності щодо електровозів, виданий органом з оцінки відповідності (органом з сертифікації), акредитованим Національним агентством з акредитації України (НААУ) відповідно до Закону України «Про акредитацію органів з оцінки відповідності» та включеним в Реєстр організацій, які визнані Радою щодо залізничного транспорту держав-учасниць Співдружності з урахуванням вимог ДСТУ EN ISO/IEC 17065:2014 (ISO/IEC 17065:2012), оформлений на бланку органу з оцінки відповідності за встановленою ним формою.

13. Витрати на розроблення та реалізацію проєкту.

Реалізація проєкту не передбачає витрат на розроблення проєкту, оскільки вартість розробки електровоза включено у вартість електровоза.

Витрати на реалізацію проєкту включають витрати на закупівлю 130 вантажних електровозів (в т.ч., витрати на погашення та обслуговування боргу, залученого державою для фінансування проєкту). Для розрахунку витрат на закупівлю, погашення та обслуговування боргу використані наступні індикативні параметри:

- вартість одного двосистемного електровоза подвійного живлення - 7.0 млн. євро (без ПДВ),
- вартість одного електровоза змінного струму – 6,45 млн. євро (без ПДВ)
- вартість фінансування - 1,5% річних; строк фінансування – 10 років, включаючи пільговий період 3 років.

14. Витрати на експлуатацію (утримання) (експлуатаційний етап).

Балансоутримувач: буде визначено Кабінетом Міністрів України.

Оператор: акціонерне товариство «Українська залізниця» (скорочена назва – АТ «Укрзалізниця»).

Місцезнаходження (юридична адреса): Україна, м. Київ, вул. Єжи Гедройця, 5

Код за ЄДРПОУ: 40075815

Основні види діяльності (відповідно до даних з ЄДР):

- 49.20 Вантажний залізничний транспорт (основний);
- 30.20 Виробництво залізничних локомотивів і рухомого складу;
- 25.11 Виробництво будівельних металевих конструкцій і частин конструкцій;
- 85.32 Професійно-технічна освіта;
- 49.10 Пасажирський залізничний транспорт міжміського сполучення;
- 49.31 Пасажирський наземний транспорт міського та приміського сполучення;
- 52.10 Складське господарство;
- 52.21 Допоміжне обслуговування наземного транспорту;
- 52.24 Транспортне оброблення вантажів;
- 52.29 Інша допоміжна діяльність у сфері транспорту;
- 71.20 Технічні випробування та дослідження;
- 33.12 Ремонт і технічне обслуговування машин і устаткування промислового призначення.

Дані щодо витрат на забезпечення функціонування активів (електровозів) до початку і після завершення реалізації проєкту наведені нижче:

тис.грн

Витрати	Щорічний обсяг витрат*		Різниця
	до початку реалізації проєкту (існуючі електровози)	після завершення реалізації проєкту (нові електровози)	
Витрати на заробітну плату	156 352,1	613 759,9	-457 407,8
Сплата єдиного соціального внеску	34 397,5	135 027,2	-100 629,7
Загальні витрати на сервісне обслуговування	706 119,7	1 360 533,9	-654 414,2
Амортизація	18 422,3	725 136,5	-706 714,2
Витрати на електроенергію	1 170 284,0	4 943 119,5	-3 772 835,5
Інші витрати	41 711,5	155 551,5	-113 840,0
Разом	2 127 287,1	7 933 128,5	-5 805 841,4

* в середньому за розрахунковий термін експлуатації;

** індикативна вартість сервісного обслуговування нових електровозів, використана в розрахунках, – 1,3 євро за км пробігу.

В той же час порівняння абсолютних значень витрат на забезпечення функціонування активів (електровозів) до початку і після завершення реалізації проєкту є некоректним, оскільки такі витрати розраховані на різні обсяги тонно-кілометрової роботи. Так, протягом найближчих

20 років частина існуючих електровозів відпрацює подовжений строк експлуатації і буде списана через загрозу руйнування з причини втоми та деградації металу, при цьому нові електровози продовжуватимуть здійснювати вантажні перевезення. Таким чином, в абсолютному виразі загальні витрати на забезпечення функціонування нових електровозів (зокрема витрати на заробітну плату, ЄСВ та електроенергію) перевищуватимуть витрати на існуючі електровози, проте обсяг роботи, виконаної новими електровозами майже вдвічі перевищуватиме обсяг роботи, виконаної існуючими локомотивами, тому в перерахунку на тонно-кілометрову роботу, здійснену існуючими та новими електровозами, отримаємо економію витрат:

Показник	Значення	
	нові електровози	існуючі електровози
Загальний обсяг роботи, ткм	3 030 036 501 143	780 813 395 186
Загальний обсяг експлуатаційних витрат, тис. грн.	301 458 884 584	65 945 900 870
Загальний обсяг дисконтованих експлуатаційних витрат, тис. грн.	38 886 264 751	18 103 234 972
Експлуатаційні витрати на 10000 ткм, грн.	994,9	844,6
Дисконтовані експлуатаційні витрати на 10000 ткм, грн.	128,3	231,9

Аналіз ефективності проєкту

15. Розрахунок собівартості кінцевої продукції (товарів, робіт, послуг).

Основним продуктом АТ «Укрзалізниця», що генерує більшу частину доходу Товариства, є надання послуг перевезення: вантажні та пасажирські. Оскільки в рамках реалізації проєкту планується придбання вантажних електровозів, АТ «Укрзалізниця» здійснено розрахунок собівартості перевезення вантажів новими електровозами подвійного живлення на тонно-кілометр. Результати розрахунку наведені в Додатках 1-3 «Фінансово-економічні розрахунки».

16. Розрахунок показників економічної ефективності (для самоокупних проєктів).

Чистий грошовий потік (за 40 років) - 1 942 261 622 909 грн.

NPV (Чиста приведена до 2021 року вартість за 40 років) - 77 428 959 872 грн.

IRR (Внутрішня норма рентабельності за 40 років) – 19%.

Період окупності – 18 років

Рентабельність з доходів (за 40 років) – 3,6.

Для розрахунку економічної оцінки ефективності застосовувався період 40 років, оскільки вимогою АТ «Укрзалізниця» до нового тягового рухомого складу є нормативний термін експлуатації 40 років.

Розрахунки економічної ефективності проєкту надані в Додатках 1-3 «Фінансово-економічні розрахунки».

17. Прогноз соціальних та екологічних наслідків.

До соціальних наслідків реалізації проєкту можна віднести:

- збереження робочих місць машиністів та помічників машиністів,
- створення додаткових робочих місць у суміжних галузях економіки завдяки локалізації виробництва електровозів в Україні;
- покращення умов праці виробничого персоналу АТ «Укрзалізниця» (машиністів, помічників машиністів та інших робітників), задіяного в обслуговуванні та експлуатації нових електровозів,
- проведення виробником електровозів інструктажу та технічних навчальних курсів для ознайомлення з експлуатацією, усуненням несправностей та технічним обслуговування електровозів (у тому числі на тренажерах).

Що стосується прогнозу екологічних наслідків, то залізничний транспорт визнаний одним з найбільш екологічно чистих та ефективних видів транспорту у світі. У порівнянні з іншими видами транспорту, має найнижчі показники споживання енергетичних ресурсів на один тонно-км вантажу, що перевозиться, і негативного впливу на навколишнє природне середовище.

Електровози, що будуть придбані в рамках реалізації проєкту, відповідають сучасним екологічним вимогам і нормам безпеки з застосуванням прогресивних технологій локомотивобудування.

Розрахунок прогнозу соціальних та екологічних наслідків надано у Додатках 1-3 «Фінансово-економічні розрахунки».

18. Аналіз та оцінка вигід від реалізації проєкту (для проєктів вартістю понад 30 млн. гривень), у тому числі потенційних вигодоотримувачів та їх вигід від реалізації проєкту.

В результаті реалізації проєкту вигоду отримає не лише АТ «Укрзалізниця», але і держава та учасники ринку вантажних перевезень залізничним транспортом (вантажовідправники).

Результати аналізу та оцінки вигід надані у Додатках 1-3 «Фінансово-економічні розрахунки».

19. Прогноз економічного ефекту.

Для прогнозу економічного ефекту від реалізації проєкту здійснено розрахунки наступних показників:

- чиста приведена вартість (на основі аналізу вигід і витрат): 336 520 825 075 грн.;
- співвідношення вигід і витрат (на основі аналізу вигід і витрат): 78,06 грн.;
- економічні показники ефективності витрат на реалізацію окремо інвестиційного та експлуатаційного етапу проєкту, зокрема:

- інвестиційні витрати на один новий електровоз:

Показник	Значення
Загальні витрати, грн.	34 630 549 143
Дисконтовані загальні витрати, грн.	19 254 400 137
Загальна к-сть нових локомотивів, од.	130
Загальні дисконтовані інвестиційні витрати на один новий електровоз, грн.	148 110 770

- експлуатаційні витрати на одиницю послуги (1 тонно-кілометр вантажних перевезень) у процесі функціонування об'єкта інвестування до початку (існуючі електровози) і після завершення реалізації проєкту (нові електровози):

Показник	Значення	
	нові електровози	існуючі електровози
Загальний обсяг роботи, ткм	3 030 036 501 143	780 813 395 186
Загальний обсяг експлуатаційних витрат, тис. грн.	301 458 884 584	65 945 900 870
Загальний обсяг дисконтованих експлуатаційних витрат, тис. грн.	38 886 264 751	18 103 234 972
Експлуатаційні витрати на 10000 ткм, грн.	994,9	844,6
Дисконтовані експлуатаційні витрати на 10000 ткм, грн.	128,3	231,9

- економія витрат на експлуатацію електровозів після завершення реалізації проєкту:

Показник	Значення
----------	----------

Загальний обсяг дисконтованих експлуатаційних витрат (нові електровози), грн.	38 886 264 751
Загальний обсяг дисконтованих експлуатаційних витрат (існуючі електровози за умови продовження терміну служби без обмежень), грн.	70 190 461 178
Економія витрат (дисконтована) на експлуатацію, грн.	31 304 196 427

- витрати на закупівлю товарів, робіт, послуг національного та іноземного виробника, які використовуються під час реалізації проєкту.

Показник	Значення
Відсоток локалізації, %	35
Відсоток імпорту, %	65
Загальна к-сть нових локомотивів, од.	130
Витрати на закупівлю локомотивів, грн.	29 784 375 000
Витрати на закупівлю товарів, робіт, послуг іноземного виробника, грн.	19 359 843 750
Витрати на закупівлю товарів, робіт, послуг національного виробника, грн.	10 424 531 250

Для проведення розрахунків по проєкту, імпортна складова у реалізації проєкту визначена на рівні 65%, рівень локалізації в Україні – 35%. Необхідність імпорту електровозів обумовлена відсутністю вітчизняного готового технічного рішення на виробництво вантажних електровозів подвійного живлення. При цьому, важливою умовою кооперації з іноземним постачальником електровозів є локалізація виробництва електровозів в Україні. Разом з тим, питання щодо рівня локалізації, переліку комплектуючих та робіт, що підлягатимуть локалізації та базового підприємства для локалізації підлягають окремому узгодженню з постачальником електровозів.

Щодо переліку компонентів, що можуть бути локалізовані в Україні, на базі існуючих підприємств машинобудівної галузі можливо налагодити виробництво кабін управління, сантехнічних модулів, колісних пар, тягових електричних двигунів і допоміжних машин, компресорів, систем кондиціонування, тягових перетворювачів, акумуляторних батарей, підшипників, пристроїв та систем безпеки, радіостанцій, систем пожежної сигналізації, електронних систем управління тощо. В подальшому, при поглибленні кооперації між закордонним постачальником та українськими виробниками, за рахунок виробництва візків та кузовів та збирання вузлів локомотиву рівень локалізації можливо поступово збільшити.

Серед промислових виробників України можлива співпраця виробника електровозів з ПАТ «КВБЗ», ПАТ «Інтерпайп НТЗ», ТОВ «Техстандартплюс», ПАТ «Дніпровагонмаш», ДП «Завод «Електроважмаш», ПАТ «НВП «Смілянський електромеханічний завод», ДП «Харківський приладобудівний завод ім. Т.Г. Шевченка», ПрАТ «Трансприлад», ТОВ «Білоцерківський завод «Трибо», та іншими підприємствами, що зацікавлені у локалізації виробництва.

Детальні розрахунки надані у Додатках 1-3 «Фінансово-економічні розрахунки».

20. Прогноз надходжень до бюджетів.

Для оцінки впливу реалізації проєкту на бюджет здійснено розрахунок прогнозу надходжень до бюджету, що становитимуть 859 441 104,3 тис. грн за 40 років.

Розрахунки надані у Додатках 1-3 «Фінансово-економічні розрахунки».

21. Інші проєкти, з якими пов'язана реалізація даного проєкту.

Реалізація проєкту пов'язана із планами (проєктами) АТ «Укрзалізниця» по оновленню тягового рухомого складу до 2033. Беручи до уваги потреби ринку вантажних перевезень, поточний та прогнозний вантажообіг, а також стан парку тягового рухомого складу, Товариством заплановане здійснення капітального ремонту та відновлення вантажних електровозів в кількості 455 одиниць та визначена потреба в придбанні 315 вантажних

електровозів до 2033 року, в тому числі, першочергова потреба в оновленні парку вантажних електровозів становить 80 електровозів подвійного живлення та 50 електровозів змінного струму (всього 130 електровозів) з наступним графіком поставки:

- 2023 – 35 електровозів, в т.ч. 5 двосистемних та 30 змінного струму;
- 2024 – 35 електровозів, в т.ч. 15 двосистемних та 20 змінного струму;
- 2025 – 30 двосистемних електровозів;
- 2026 – 30 двосистемних електровозів

Кредитодавцям та позичальнику необхідно графік вибірки кредитних коштів узгодити з графіком виробництва та поставки електровозів з метою зменшення процентних та комісійних витрат за кредитом

22. Аналіз ризиків і можливі шляхи їх зниження, запобіжні заходи, страхування ризиків у випадках, передбачених законодавством.

В процесі ведення господарської діяльності, АТ «Укрзалізниця» постійно стикається з різними видами ризиків: соціально-економічні, техногенні, фінансові, ринкові, тощо. Певної невизначеності також додають волатильність світових ринків, політична нестабільність, військові конфлікти, природні катаклізми, що стали вже звичними для сьогодення. Таким чином, загальна концепція управління ризиками Товариства сфокусована на згладжуванні ефекту непередбачуваності та спрямована на зменшення його потенційного негативного впливу на результати діяльності Товариства. Для реалізації функції управління ризиками в 2020 році створено Офіс управління ризиками. Крім того, процес ризик-менеджменту здійснюється на всіх рівнях управління Товариством.

Що стосується реалізації проєкту, то безумовно, як і будь яка інша діяльність АТ «Укрзалізниця», придбання та експлуатація електровозів також може зазнавати ризиків, ступінь впливу та заходи мінімізації щодо яких згруповані та узагальнені в Таблиці 2.

Таблиця 2.

Ризик проєкту та запобіжні заходи мінімізації їх впливу.

Вид ризику	Короткий опис	Ступінь впливу на проєкт	Заходи мінімізації ризику
Соціально-економічні ризики			
Політична нестабільність	Ризики притаманні економіці України, яка демонструє особливості, властиві перехідній економіці.	середній	Присутність у наглядовій раді АТ «Укрзалізниця» незалежних членів, що дозволяє розбудовувати корпоративне управління Товариством та певним чином запобігає політичному втручанням в діяльність та процеси прийняття рішення в Товаристві.
Фінансова нестабільність (інфляція, курсові коливання, тощо)		середній	Товариство щорічно складає фінансовий план з врахуванням можливих інфляційних, валютних коливань.
	Санкції, ескалація та загострення військових	низький	АТ «Укрзалізниця» здійснює свою діяльність в межах законодавчого поля України щодо санкційних питань та

Геополітичні напруження	конфліктів		питань, пов'язаних із тимчасово окупованими територіями України та проведення операції Об'єднаних сил.
Виробничі ризики			
Підвищення поточних витрат	Ріст ціни на товар, експлуатаційних витрат тощо	низький	Електровози закуповуються на тендері, тому умови зміни ціни перебувають в жорстких рамках діючого законодавства. Експлуатаційні витрати мають тенденцію до зниження у зв'язку із значною економією від використання новітніх технологій
Зрив графіка поставок	Нездатність постачальника своєчасно поставити товар	низький	Ризик можливо мінімізувати шляхом включення в договір купівлі-продажу умови щодо застосування штрафних санкцій до постачальника у разі зриву графіка поставок.
Нові вимоги щодо охорони навколишнього середовища	Оновлення законодавства чи підходів до оцінки рівня забруднення навколишнього середовища	низький	Спільна діяльність причетних підрозділів буде спрямована на виконання вимог національного законодавства в сфері охорони навколишнього природного середовища.
Нестача трудових ресурсів	Відтік кадрів за кордон і як наслідок, відсутність достатньої кількості професійних представників робітничих професій	середній	На сьогоднішній день в Товаристві працює достатня кількість робітничого персоналу для експлуатації та обслуговування електровозів. Проте ризик нестачі трудових ресурсів стосується України в цілому. Хоч соціальна політика Товариства й має на меті пригальмувати даний процес, проте проблема потребує вирішення на загальнодержавному рівні.
Ринкові ризики			
Зміна попиту на продукцію	Зменшення/збільшення попиту на перевезення залізничним транспортом	середній	Попит на залізничні перевезення утримується на стабільно високому рівні, чому сприяє незадовільний стан доріг та розгалужена залізничні мережа. З лібералізацією ринку можливі зміни в попиті на

Втрата позицій на ринку	Відкриття ринку залізничних перевезень та можлива втрата монополістичних позицій на ринку вантажних перевезень	середній	послуги АТ «Укрзалізниця», тому менеджмент Товариства розглядає альтернативні сценарії розвитку бізнесу, що враховані в Стратегії.
Зміна якісних ознак продукції	Покращення/погіршення якості послуг	низький	Електровози, що закуповуються в межах проєкту, втілюють найновітніші технологічні розробки, тому при ефективній експлуатації можуть дозволити АТ «Укрзалізниця» не лише утримати позицію на ринку, але і зміцнити її за рахунок підвищення якості послуг.
Фінансові ризики			
Валютний ризик	Значні (більше 5%) коливання курсу національної валюти по відношенню до іноземних валют	високий	91% кредитного портфелю Товариства складають валютні запозичення, при цьому, доля квазівалютної виручки – перевищує 20%. При розробці фінансового плану Товариство враховує можливі коливання валютного курсу, а також прагне збалансувати кредитний портфель.
Ризик ліквідності	Неможливість своєчасно виконати фінансові зобов'язання у зв'язку з відсутністю грошових активів	високий	Товариство аналізує свої активи та можливість отримання грошових коштів, а також зобов'язання за строками погашення та збалансовує грошові потоки залежно від очікуваних строків виконання зобов'язань за відповідними інструментами
Процентний ризик	Ризик зміни ринкових процентних ставок по існуючим процентним кредитам та запозиченням	високий	Товариство постійно проводить роботу по заміщенню «старих» кредитів «новими» за більш вигідними ставками. Таким чином, середньозважена ставка по запозиченням Товариства знаходиться в «прийнятних» для Товариства межах.
Техногенні ризики			
Втрата якісних характеристик основних засобів	Ризик пошкодження/руйнування/знищення/виходу з ладу електровоза	середній	Договором купівлі-продажу необхідно передбачити гарантійні зобов'язки постачальника електровозів.

Аварійні події	Порушення посадових обов'язків причетних працівників Товариства, які задіяні в експлуатації та технічному обслуговуванні електровозів	низький	Товариство регулярно проводить технічні навчання з охорони праці, технології виконання робіт підвищеної небезпеки та профілактичні заходи, направлені на підвищення безпеки праці на виробництві проводить навчання та інструктаж з експлуатації електровозів.
----------------	---	----------------	--

Організаційна структура та управління проектом.

23. Інформація про відповідального виконавця.

Головний розпорядник коштів державного бюджету, до сфери управління якого належить АТ «Укрзалізниця»: Міністерство інфраструктури України.

Відповідальний виконавець: буде визначено Кабінетом Міністрів України

Оператор: акціонерне товариство «Українська залізниця» (скорочена назва - АТ «Укрзалізниця»).

Місцезнаходження (юридична адреса):

Україна, м. Київ, вул. Єжи Гедройця, 5

Код за ЄДРПОУ: 40075815

Номер і дата державної реєстрації: 1 070 134 0000 060039, 21.10.2015

Форма власності: акціонерне товариство, 100 відсотків акцій якого закріплюються в державній власності.

Контактні особи АТ «Укрзалізниця»:

Департамент інвестиційної діяльності АТ «Укрзалізниця», контактний телефон (044) 465 14 11, 465 14 16 електронна адреса investdept@uz.gov.ua

Основні показники фінансової діяльності АТ «Укрзалізниця»:

Показник/рік	2019	2020
Дохід від реалізації, тис. грн.	90 352 319	75 291 560
Активи	269 009 924	257 709 541

Єдиним акціонером АТ «Укрзалізниця» є держава в особі Кабінету Міністрів України. Управління корпоративними правами держави стосовно Товариств здійснює Кабінет Міністрів України. Для забезпечення функціонування Товариства, відповідно до Статуту, затвердженого постановою Кабінету міністрів України від 02.09.2015 №735 (в редакції постанови Кабінету Міністрів України від 13.05.2020 року № 452), утворюються органи Товариства.

Органами товариства є:

1) загальні збори. Вищий орган Товариства, функції якого одноосібно виконує Кабінет Міністрів України. Функції загальних зборів передбачені законодавством, Статутом, а також внутрішніми документами товариства.

Відповідно до рішення Кабінету Міністрів України (Постанова КМУ від 09.10.2019 №874) головним розробником проєктів актів Кабінету Міністрів з питань, пов'язаних із здійсненням Кабінетом Міністрів повноважень суб'єкта управління або загальних зборів АТ «Українська залізниця», є Міністерство інфраструктури України.

2) наглядова рада. Колегіальний орган, що здійснює захист прав акціонерів товариства і в межах компетенції, визначеної законом і Статутом, здійснює управління товариством, а також контролює та регулює діяльність правління.

Наглядова рада діє на підставі законодавства, Статуту та положення про неї.

Станом на 23.04.2021 р. до складу наглядової ради входять 5 осіб, в т.ч.: голова наглядової ради Шевкі Аджунер.

3) правління. Колегіальний виконавчий орган товариства, який здійснює управління його поточною діяльністю. Правління діє на підставі законодавства, Статуту та положення про нього.

Правління підзвітне загальним зборам і наглядовій раді, організовує виконання їх рішень. Правління діє від імені товариства у межах, установлених законодавством, цим Статутом і положенням про нього. Діяльність правління регулюється принципами економічної доцільності та спрямована на одержання прибутку.;

Станом на 23.04.2021 р. до складу правління входять голова правління та п'ять членів правління, які відповідальні за відповідний напрямки роботи, а саме:

- член правління, відповідальний за напрям діяльності «Інфраструктура»;
- член правління, відповідальний за напрям діяльності «Фінанси»;
- член правління, відповідальний за напрям діяльності «Виробництво»;
- член правління, відповідальний за напрям діяльності «Пасажирські перевезення»;
- член правління, відповідальний за напрям діяльності «Людські ресурси».

Відповідно до Розпорядження Кабінету Міністрів України від 17.03.2021 № 185-р на члена правління АТ «Укрзалізниця» Юрика Івана Івановича тимчасово покладено виконання обов'язків голови правління акціонерного товариства «Українська залізниця».

4) ревізійна комісія. Ревізійна комісія проводить перевірку (контроль) фінансово-господарської діяльності товариства. Ревізійна комісія діє на підставі положення про неї. Члени ревізійної комісії призначаються загальними зборами.

Розпорядженням КМУ від 17.02.2021 № 121-р затверджено склад ревізійної комісії АТ «Укрзалізниця».

Апарат управління АТ «Укрзалізниця» відповідає за стратегічне планування, визначення методології, загальну координацію роботи регіональних філій та філій, їх структурних підрозділів, створення умов для підвищення конкурентоспроможності галузі. Апарат управління формують функціональні директори, які підпорядковуються голові або члену правління. Структурними підрозділами апарату управління є департаменти, управління та інші структурні підрозділи. Крім того до апарату належать корпоративний секретар, комплаєнс офіс, офіс з управління ризиками, офіс з антикорупційної діяльності.

Регіональні філії, філії, представництва, інші відокремлені підрозділи функціонують без статусу юридичної особи та діють на підставі положень, затверджених рішенням правління Товариства. АТ «Укрзалізниця» через філії задовольняє потреби держави, юридичних і фізичних осіб в безпечних та якісних залізничних перевезеннях у внутрішньому та міжнародному сполученнях, забезпечує ефективне функціонування та розвиток виробничо-технологічного комплексу залізничного транспорту загального користування.

В структуру АТ «Укрзалізниця» входять господарські товариства з часткою АТ «Укрзалізниця» у статутному капіталі. Діяльність господарських та залежних товариств, акції яких внесені до статутного капіталу АТ «Укрзалізниця», направлена на отримання прибутку за рахунок виробничої, підприємницької, комерційної та інших видів діяльності й забезпечення на цих засадах соціально-економічних потреб суспільства.

Протягом 2017-2020 років регіональними філіями, філіями та залежними господарськими товариствами АТ «Укрзалізниця» освоєно капітальних інвестицій на загальну суму 46 956,5 млн. грн.: 2020 рік – 8 442,3 млн.грн., 2019 рік – 10 697,3 млн.грн., 2018 рік – 16 912,8 млн.грн., 2017 рік – 10 904,1 млн.грн. Зокрема, було реалізовано наступні інвестиційні проєкти:

- оновлення парку тепловозів на загальну суму 3 632,1 млн.грн.(придбання шляхом механізму фінансового лізингу 30 тепловозів виробництва General Electric);
- придбання 104 пасажирських вагонів на загальну суму 2 218,5 млн.грн.
- будівництво залізничного пасажирського сполучення м. Київ – міжнародний аеропорт «Бориспіль» (358,5 млн.грн.).

В 2018 році повністю завершені роботи за проєктом будівництва Бескидського тунелю. Загальна вартість будівництва склала 117 млн. євро, зокрема: позика ЄБРР у 32,46 млн.євро, позика ЄІБ у 55 млн.євро, кошти Товариства в сумі 22 млн. євро.

В процесі реалізації перебувають проєкти, що підтримуються міжнародними фінансовими організаціями ЄБРР та ЄІБ, зокрема:

- електрифікація залізничного напрямку «Долинська-Миколаїв-Колосівка»,
- модернізація пріоритетних залізничних ліній України.

Основні види діяльності (відповідно до даних з ЄДР):

- 49.20 Вантажний залізничний транспорт (основний);
- 30.20 Виробництво залізничних локомотивів і рухомого складу;
- 25.11 Виробництво будівельних металевих конструкцій і частин конструкцій;
- 85.32 Професійно-технічна освіта;
- 49.10 Пасажирський залізничний транспорт міжміського сполучення;
- 49.31 Пасажирський наземний транспорт міського та приміського сполучення;
- 52.10 Складське господарство;
- 52.21 Допоміжне обслуговування наземного транспорту;
- 52.24 Транспортне оброблення вантажів;
- 52.29 Інша допоміжна діяльність у сфері транспорту;
- 71.20 Технічні випробування та дослідження;
- 33.12 Ремонт і технічне обслуговування машин і устаткування промислового призначення.

Щодо позиції на ринку, то АТ «Укрзалізниця» є національним лідером у квазімонополістичній структурі залізничних перевезень та на ринку логістики, який забезпечує понад 50% вантажообігу та близько 30% пасажирообігу (у 2020 році - понад 79,5% вантажообігу та близько 26,8% пасажирообігу) країни в цілому по транспортній галузі країни в цілому по транспортній галузі. На сьогодні АТ «Укрзалізниця» є єдиним суб'єктом господарювання, який діє на ринку перевезення вантажів залізничним транспортом у межах України й займає на цьому ринку монополіне (домінуюче) становище із часткою 100%. Також на сьогодні АТ «Укрзалізниця» займає монополіне (домінуюче) становище на ринку надання послуг магістральних вантажних локомотивів у межах України з часткою близько 100%. На сьогодні на ринку надання в користування вагонів вже існує можливість отримання під перевезення вагон власності АТ «Укрзалізниця» або іншого власника, тобто наявна конкуренція між операторами рухомого складу. Станом на сьогодні приблизно 52,4% (без врахування тимчасово окупованих територій – 48,5%) робочого парку вагонів належить АТ «Укрзалізниця», 47,6% (без врахування тимчасово окупованих територій – 51,5%) - іншим операторам рухомого складу (в цілому по парку, незалежно від типу вагону).

24. Організаційна схема управління реалізацією проєкту.

Реалізація проєкту не передбачає створення нових організаційних структур. Існуючі профільні департаменти апарату управління АТ «Укрзалізниця» здійснюватимуть управлінські функції щодо реалізації проєкту як на інвестиційному, так і на експлуатаційному етапі.



Розділ III. План реалізації, фінансування та стан його виконання.

Джерело фінансування проєкту - кредити (позики), залучені державою від іноземних держав, іноземних фінансових установ і міжнародних фінансових організацій та кошти державного бюджету.

Сума контракту: 882 500 тис. євро (80 електровозів подвійного живлення і 50 односистемних електровозів), що розрахована відповідно до індикативної вартості: за 1 електровоз подвійного живлення на рівні 7 000 тис. євро; за 1 односистемний електровоз на рівні 6 450 тис. євро.

Сума кредиту: 25 316 718,75 тис. грн. (еквівалент 750 125 тис. євро).

Сума власної участі у фінансуванні контракту: 4 467 656,25 тис. грн. (еквівалент 132 375 тис. євро)

Обслуговування та повернення боргу здійснюється за рахунок коштів державного бюджету.

Строк реалізації проєкту – 120 міс. (з урахуванням терміну повної сплати кредиту, залученого державою від іноземних держав).

План реалізації та фінансування проєкту (на весь період виконання інвестиційного етапу).

Найменування заходу	Строк виконання		Обсяг фінансування, тис. гривень	Виконано на 1 січня 2021 р.	Профінансовано на 1 січня 2021 р.	План на поточний та наступні роки				
	початок	завершення				2021	2022	2023	2024	2025
1. Інвестиційний етап (розроблення):										
Укладення договорів, пов'язаних з реалізацією проєкту	06/2021	11/2021	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
2. Інвестиційний етап (реалізація):										
Здійснення оплати за електровози відповідно до умов договору купівлі-продажу	11/2021	11/2021	29 784 375	0,00	0,00	29 784 375	0,00	0,00	0,00	0,00
Постачання та введення в експлуатацію першої партії електровозів	05/2023	12/2023	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
Постачання та введення в	01/2024	12/2024	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00

експлуатацію другої партії електровозів										
Постачання та введення в експлуатацію третьої партії електровозів	01/2025	12/2025	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
Постачання та введення в експлуатацію четвертої партії електровозів	01/2026	12/2026	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
Усього	-	-	29 784 375	0,00	0,00	29 784 375	0,00	0,00	0,00	0,00

План реалізації та фінансування проєкту на плановий рік за місяцями у розрізі заходів інвестиційного етапу (розроблення та/або реалізація) не складався, оскільки передбачається, що оплата за 130 електровозів буде здійснена одноразово в листопаді 2021 року або буде визначено у договорах між учасниками реалізації проєкту.

Більш детальні фінансово-економічні розрахунки, у тому числі щодо впливу на показники Державного бюджету України, будуть надані додатково після визначення Кабінетом Міністрів України Покупця за Угодою у відповідності до встановленої процедури.

Додатки:

до Розділу II «Техніко-економічний аналіз»:

Додаток 1. Фінансово-економічні розрахунки (електровози подвійного живлення).

Додаток 2. Фінансово-економічні розрахунки (односистемні електровози)

Додаток 3. Фінансово-економічні розрахунки (за проєктом в цілому)