

Реформування залізничного сектору України Фінансова модель і аналіз

20 вересня 2024 року

Модель аналізу політики Світового банку

Опис

- Модель є інструментом аналізу грошових потоків УЗ до 2034 року
- Модель розбиває фінанси УЗ на 5 основних бізнес-секторів
- В моделі використовується прогнозування обсягів перевезень, заробітної плати, тарифів і продуктивності тощо.
- Модель охоплює Базовий сценарій і 25 альтернативних сценаріїв реалізації «Проекту».
- Основними джерелами даних є власні бухгалтерські і операційні дані УЗ

Сфера застосування

- Модель є допоміжним засобом оцінювання політики, а не її заміною
- Модель стратегічної політики, а не детальний інструмент бухгалтерського обліку
- Модель стосується фактичних «грошових» потреб (а не умовної амортизації)
- Деталі були представлені українським експертам у травні



Чотири ключові реформи в проєкті Закону про залізничний транспорт України

1

Реорганізація управління і бухгалтерського обліку УЗ у спеціалізовані бізнес-підрозділи, включаючи інфраструктурну компанію

2

Незалежне безпекове та економічне регулювання залізниць новими державними суб'єктами

3

Договори з центральними/місцевими органами влади та часткове бюджетне фінансування нерентабельних пасажирських перевезень

4

Недискримінаційний доступ до стратегічної залізничної мережі приватних операторів (пасажирських і вантажних перевезень)



5 основних питань політики, проаналізованих за допомогою моделі

- Чи є стійкою нинішня структура залізничної галузі без реформ?
- Плата за доступ до інфраструктури має надзвичайно важливе значення для нової структури: який принцип відшкодування витрат слід прийняти?
- Яким може бути фінансовий вплив на УЗ конкуренції у сфері вантажних перевезень?
- Як можна підтримувати збиткові пасажирські перевезення, якщо перехресне субсидування пасажирських перевезень за рахунок вантажних більше неможливе?
- Які ще дії можуть підвищити стійкість залізничного сектору?
-



Модель містить релевантні дані про стан активів УЗ: парків та інфраструктури

Парк рухомого складу

- Більшість підрозділів необхідно буде відновити протягом наступних 10 років
- Активи значно перевищили свій стандартний строк експлуатації.
 - Три чверті вантажного дизельного парку мають вік понад **35 років**
 - Парк вантажних електровозів має середній вік понад **40 років**
 - **Строк експлуатації** більшості магістральних пасажирських локомотивів і міжміських вагонів, а також рухомого складу регіонального парку **майже вичерпано або вичерпано**

Мережа інфраструктурних об'єктів

- Прострочено капітальний ремонт понад **9 000 км** колій, з них: **3 000 км** на магістральних лініях
- Крім того, щорічно підлягає капітальному ремонту ще близько **500 км** колій, у т. ч. **170 км** магістральних
- Інші компоненти інфраструктури, такі як споруди, системи електрифікації, сигналізації, зв'язку, також мають істотні відставання і потребують технологічної модернізації



Модель акцентує увагу на серйозному дисбалансі в основі фінансової структури УЗ ⁶

Модель показує, що дохід оператора вантажних перевезень УЗ несе тягар фінансування майже всіх інших сфер діяльності УЗ:

- ■ Експлуатаційні збитки від пасажирських перевезень
- ■ Витрати на фінансування заміни пасажирського рухомого складу
- ■ Витрати на мережу інфраструктурних об'єктів за рахунок як вантажних, так і пасажирських перевезень

Ця викривлена структура зберігається лише через монопольну владу УЗ у сфері генерування надмірних прибутків від вантажних перевезень:

- ■ на шкоду українській промисловості, яка залежить від залізниці
- ■ на шкоду оператору вантажних перевезень УЗ, який не в змозі реінвестувати достатньо коштів у модернізацію власних активів
- ■ і незважаючи на позитивне сальдо у секторі вантажних перевезень, цей сектор не генерує достатньо прибутків для фінансової стійкості УЗ загалом



Орієнтовне перехресне субсидування пасажирських перевезень за рахунок вантажних становить приблизно 906 млн євро/рік

- **306 мільйонів євро/рік** дефіциту оборотного капіталу магістральних пасажирських перевезень*
- **269 мільйонів євро/рік** дефіциту оборотного капіталу регіональних перевезень*
- **231 мільйон євро/рік** підтримки заміни пасажирського рухомого складу для цих секторів

**Цифри охоплюють оцінку частки витрат мережі інфраструктурних об'єктів, віднесених на пасажирські перевезення. Ці результати є середньорічними за період 2025-2034 рр. і мають допустиму похибку.*



Без реформ система залізничного транспорту України стагнуватиме фізично й технологічно

УЗ може продовжувати отримувати активне сальдо в короткостроковій перспективі, але:

- його недостатньо для обслуговування заборгованості за рухомим складом
- немає коштів на прострочені ремонти рухомого складу
- збільшення потреб та витрат на технічне обслуговування

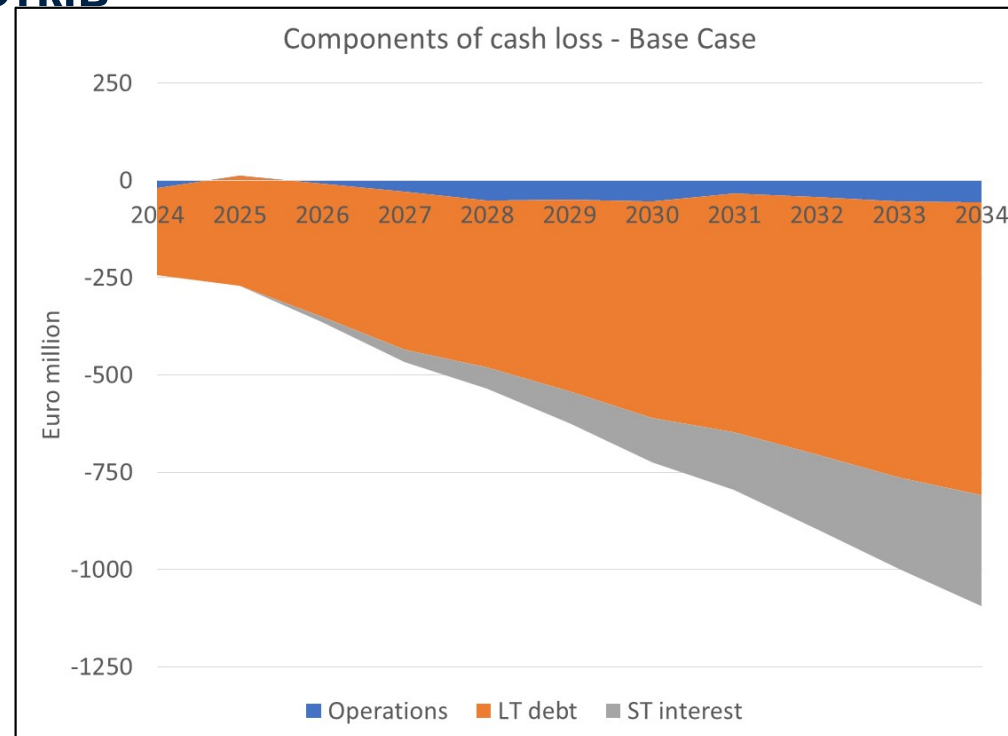
УЗ не в змозі вирішити інфраструктурне відставання, яке спричиняє до:

- зростання річних витрат на ремонт колій
- збільшення часу в дорозі
- більшого зносу парку рухомого складу
- нижчого середнього використання парку і, отже, вищих вимог до заміни

**Важливо також наголосити, що немає вільних коштів
для обслуговування інвестицій у технологічну
модернізацію мережі!**



Модель демонструє чітку тенденцію: система дедалі більше обтяжується довгостроковими і короткостроковими боргами і виплатами відсотків



Компоненти грошових збитків -
Базовий сценарій
(горизонтальна вісь)
млн євро (вертикальна вісь)
- Операційна діяльність
- Довгострокова заборгованість
- Відсотки за
короткостроковими позиками

- Довгострокові позики (ДП) охоплюють як поточні позики, так і облігації, а також обслуговування боргу для реінвестування в обладнання (передбачається термін 25 років під 4% без пільгового періоду). Облігації пролонгуються.
- Передбачається, що короткострокові позики (КП) пролонгуються щороку під 5% річних. Якщо обслуговування боргу за ДП щороку фінансується Урядом України, потреба в обслуговуванні боргу за КП зникає.



Плата за доступ до інфраструктури є критично важливим елементом пропонованих реформ

- Окремі пасажирські і вантажні бізнес-структури УЗ сплачуватимуть збір за доступ до інфраструктури інфраструктурній компанії УЗ:
 - щоб створити фінансову прозорість основних бізнес-секторів
 - щоб допомогти визначити, яка підтримка за моделлю ПСО пасажирських перевезень потрібна з державних бюджетів
- З початком конкурентного доступу, до нових приватних операторів застосовуватиметься той самий режим стягнення плати за доступ до інфраструктури, як до залізничних компаній-операторів УЗ
- Незалежне безпекове та економічне регулювання однаковою мірою застосовується до УЗ і (в майбутньому) до будь-яких інших операторів



Плата за доступ до інфраструктури встановлюється на рівні повного відшкодування витрат на інфраструктуру

- Прозорий розподіл витрат на інфраструктуру для УЗ та будь-яких інших залізничних компаній-операторів є критично важливим у рамках пропонованих реформ
- Фінансова модель показує важливість повного відшкодування витрат на інфраструктуру для фінансової стійкості мережі:

 *для відшкодування витрат на експлуатацію та оновлення магістральної мережі та пов'язаних боргових платежів*

- Виходячи з цього, плата за доступ до інфраструктури буде порівнянною з тарифами Польщі (РКР) на магістральні пасажирські перевезення, але швидше за все на регіональні пасажирські і вантажні перевезення
- Оператори вантажних перевезень (УЗ або приватні оператори) можуть платити за доступ до власної інфраструктури, але органам влади потрібно буде підтримувати загальні витрати на послуги пасажирських перевезень (включаючи витрати на інфраструктуру) через договори ПСО



Доступ третіх сторін спричинить до втрати частки ринку вантажних перевезень УЗ та зниження тарифів на вантажоперевезення з монопольного рівня ¹²

Припущення А

Нові оператори досягли 25% частки ринку до 2034 року

➤ Модель прогнозує, що до 2034 року дохід компанії-оператора вантажних перевезень УЗ **зменшиться на 700 мільйонів євро/рік** у порівнянні зі збереженням монополії

Припущення В

Нові оператори досягли 40% частки ринку до 2034 року

➤ Модель прогнозує, що до 2034 року дохід компанії-оператора вантажних перевезень УЗ **зменшиться на 900 мільйонів євро/рік** у порівнянні зі збереженням монополії

**Дохід Інфраструктурної компанії УЗ не зазнає впливу:
дохід від доступу нових операторів компенсує нижчий
дохід від доступу операторів вантажних перевезень УЗ**



Європейський досвід показує, що ринок залізничних вантажних перевезень може конкурувати з новими операторами-конкурентами у секторі приватних вантажоперевезень

Частка ринку операторів-конкурентів (2019)

Країна	Загальний вантажообіг залізничних перевезень, т-км (за рахунками)	Частка перевезень «конкурентами»
Німеччина	113	54%
Франція	34	29%
Польща	54	52%
Італія	21	51%
Бельгія/Нідерланди	14	100%*

11 вересня 2024 року компанія DB (Німеччина) оголосила аукціон на приватизацію своєї вантажно-логістичної компанії DB Schenker, яку поглинула данська логістична компанія DSV.

- Прибуток, отриманий оператором вантажних перевезень УЗ, означає, що сторонні оператори зможуть знизити багато тарифів, і УЗ доведеться знизити багато своїх поточних тарифів, щоб спробувати зберегти трафік.
- Модель припускає зниження середнього тарифу для споживачів на 4% річних до 2034 року – сукупне скорочення протягом періоду на 20%.



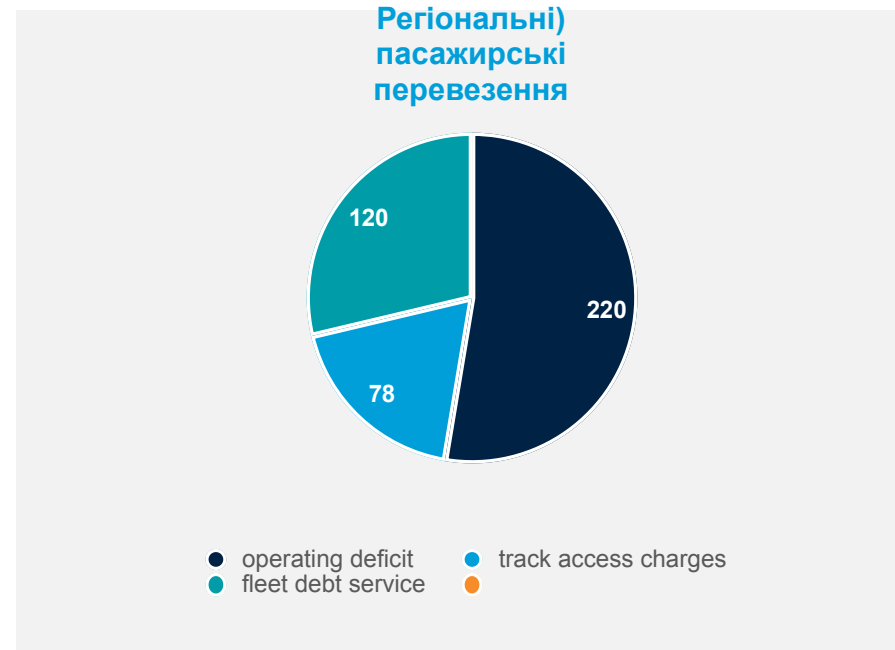
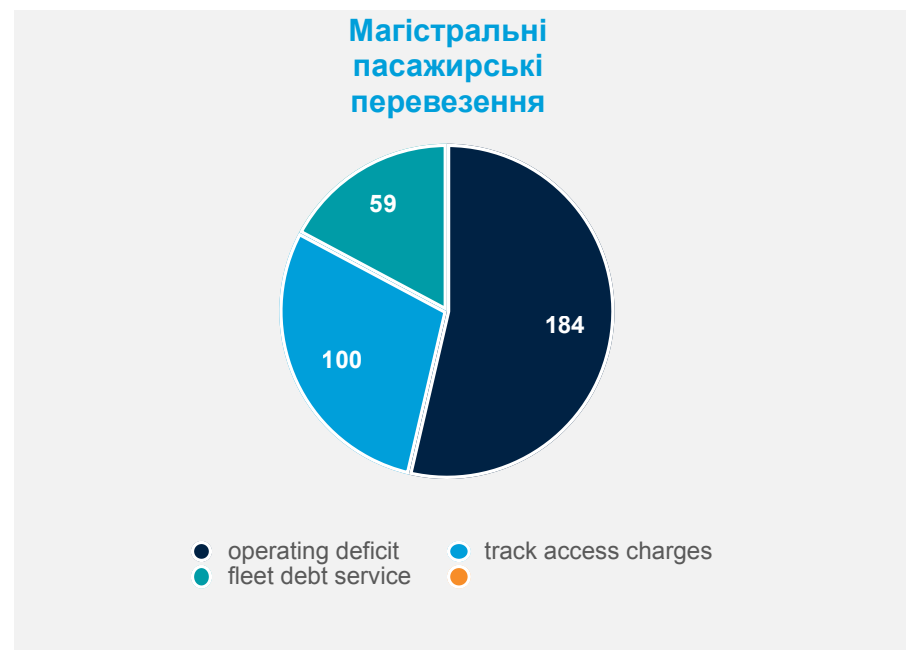
Відкриття ринку змінить загальну фінансову структуру УЗ і зробить суттєвим бюджетне фінансування пасажирських перевезень¹⁴

- З 2024 до 2034 року з втратою ринку вантажних перевезень УЗ на 25%:
 - консолідований дохід УЗ знижується приблизно на 10%
 - консолідовані експлуатаційні витрати УЗ зростають на 11%
 - чистий грошовий прибуток до виплати відсотків знижується з 234 млн євро до мінус 240 млн євро
 - чисті грошові кошти після вирахування відсотків зменшуються до мінус 586 млн євро
 - УЗ може вижити лише за рахунок запозичень (якщо це можливо) без коштів, які можна було б застосувати до покриття заборгованості приблизно після 2031 року
- Надлишок, отриманий оператором вантажних перевезень УЗ, знижується до 122 мільйонів (2034), але потім стає доступним для реінвестування у вантажний бізнес, а не в підтримку пасажироперевезень
- **Одне істотне заощадження!** Зменшення обсягів вантажних перевезень дозволить скоротити інвестиції у вантажний парк УЗ приблизно на три чверті в перші кілька років після відкриття ринку (у 2034 році заощадження становитимуть понад 200 млн євро)
- **Загалом вплив конкуренції у сфері вантажних перевезень означає, що нове джерело фінансування пасажирських перевезень є не лише бажаним, але й необхідним.**



Відкриття ринку потребує бюджетної підтримки пасажирських перевезень у розмірі близько 905 мільйонів євро/рік (2024-34)

Необхідна субсидія в мільйонах євро/рік*



*Усі оцінки вказують на діапазон можливих результатів залежно від набору припущень

- Операційний дефіцит
- Плата за доступ до колій
- Обслуговування боргу парку



Повоєнні державні бюджети можуть бути не в змозі забезпечити повне фінансування пасажирських перевезень, необхідне протягом кількох років¹⁶

- Тимчасова додаткова плата за доступ до інфраструктури для ВСІХ операторів вантажних перевезень (УЗ і приватні компанії) може бути одним із рішень
- Модель показує, що фінансування послуг пасажирських перевезень може здійснюватися за рахунок поєднання:
 - поступового, протягом 10 років, збільшення бюджетного внеску для пасажирських перевезень за моделлю ПСО від нуля до «повного» рівня
 - **Плюс:** додаткова плата (або збір) для підтримки пасажирських перевезень, що стягується оператором інфраструктури УЗ з усіх вантажних компаній у розмірі 50 відсотків плати за доступ до колій у році 1 та щорічно протягом 10 років до нуля
- Через 10 років фінансування пасажирських перевезень за моделлю ПСО буде повністю здійснюватися з бюджету (відповідно до нового закону), тоді як оператори вантажних перевезень сплачуватимуть звичайні збори за доступ до інфраструктури



Підвищення продуктивності керівництвом УЗ допоможе зменшити¹⁷ потребу в бюджетному фінансуванні

- Річне зростання продуктивності праці (виробництво/одиницю) приблизно на **1%** (для регіональних) і **2%** (для магістральних) пасажирських перевезень вже включено в базові прогнози
- Збільшення річного зростання продуктивності праці до **2%** і **3%** відповідно, і продуктивності обладнання до **1%** дозволить заощадити приблизно **150 мільйонів євро/рік** до 2034 року
- Це зменшить необхідне бюджетне фінансування пасажирських перевезень приблизно на **140 мільйонів євро/рік** у 2034 році

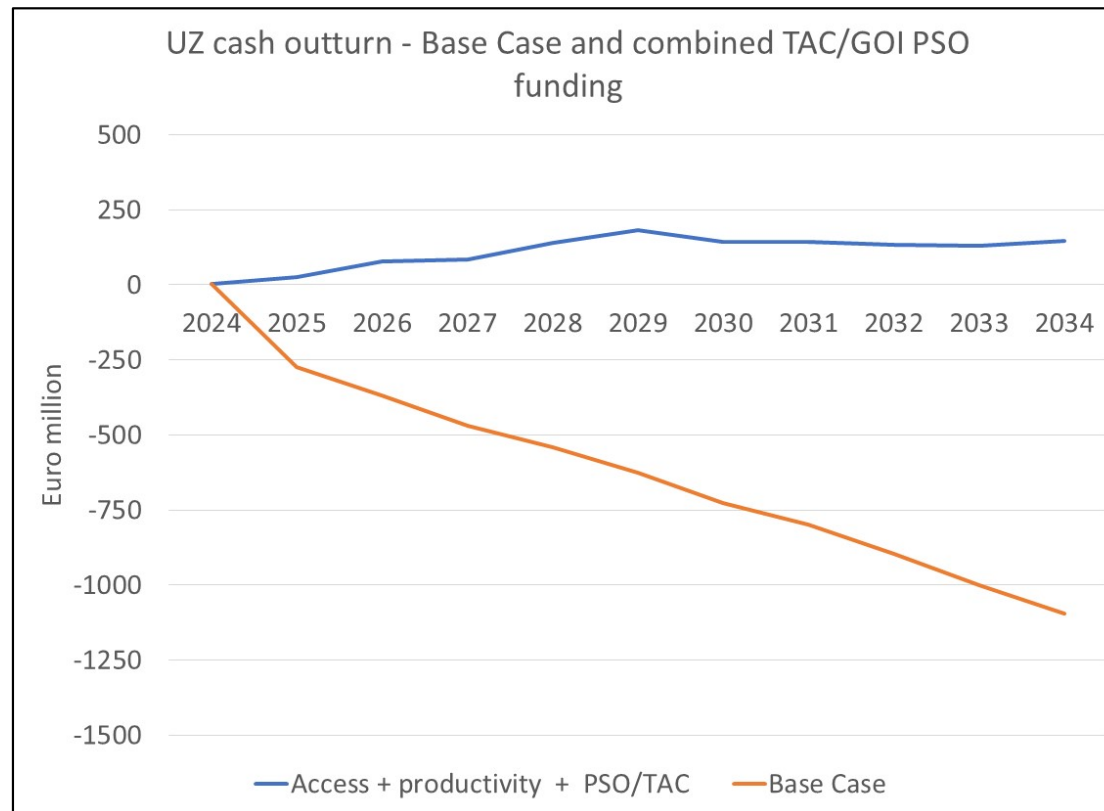


Модель передбачає, що фінансової стабільності можна досягти за допомогою «комплексних заходів політики»

- Плата за доступ до інфраструктури встановлена на рівні повного відшкодування витрат
- Бюджетні виплати для пасажирських перевезень за моделлю ПСО збільшуватимуться поетапно протягом 10 років з нуля до «повного» рівня
- Збір для підтримки пасажирських перевезень або доплата 50% від плати за доступ до інфраструктури оператором залізничної інфраструктури УЗ від усіх вантажних перевізників скорочується поетапно протягом 10 років до нуля
- Пакет заходів із підвищення продуктивності праці та обладнання та інші управлінські заходи, яких мають вжити компанії УЗ



Загальний фінансовий вплив зазначених комплексних заходів політики¹⁹



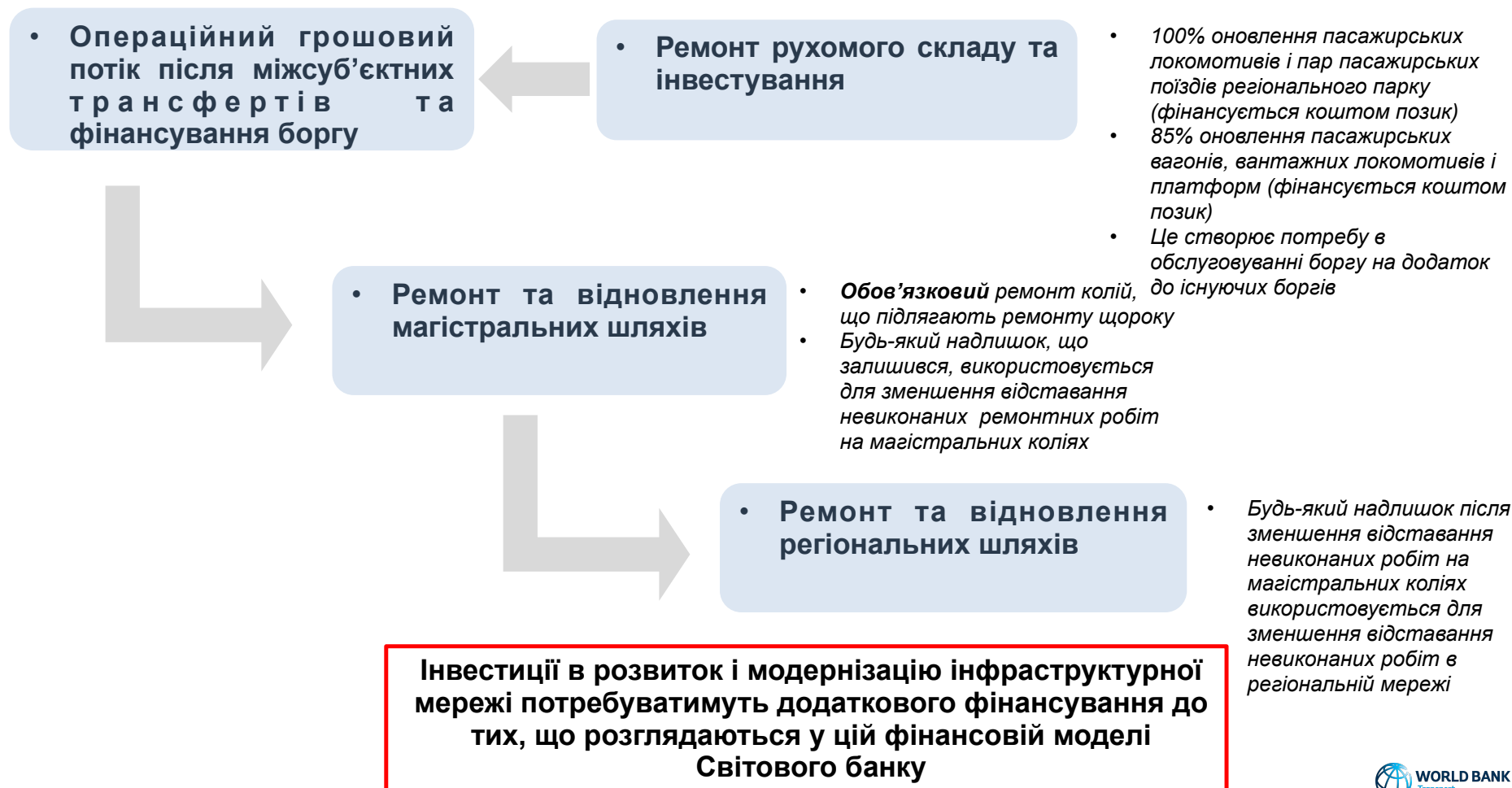
- УЗ щороку мусить фінансувати операційні витрати, короткострокову та довгострокову заборгованість, оновлення магістральних колій, що виникають щороку, та капітальний ремонт відпрацьованого рухомого складу, строк експлуатації якого можна подовжити.

Фінансовий результат УЗ: Базовий сценарій і сукупне фінансування за рахунок плати за доступ до колій/ПСО; млн євро

Доступ + продуктивність.+ ПСО/плата за доступ до колій; Базовий сценарій



Як модель розглядає заміщення капітальних активів?



У базовому сценарії мережа продовжує погіршуватися, тоді як рекомендований сценарій комплексних заходів політики усуває відставання на магістральних шляхах²¹

Базовий сценарій

Рухомий склад

Середні інвестиції в розмірі 931 мільйон євро на рік протягом 2024-34 рр. для заміни 929 локомотивів, 2794 магістральних пасажирських вагонів, 28860 вантажних вагонів і 2129 вагонів електропоїздів

Інфраструктура – магістральні шляхи

- 140 мільйонів євро інвестовано в середньому на 2024-34 рр.
- До 2034 року відремонтовано 2300 км магістральних колій
- Таке ж відставання на магістральних шляхах, як і в 2024 році

Інфраструктура – регіональні шляхи

- Жодних євроінвестицій у 2024-34 рр.
- Відставання на регіональних шляхах зросло з 7700 км до 11400 км і продовжує зростати

Рекомендований сценарій комплексних заходів політики

Рухомий склад

Середні інвестиції в розмірі 752 мільйони євро на рік протягом 2024-34 рр. для заміни 714 локомотивів, 2396 магістральних пасажирських вагонів, 21131 вантажних вагонів і 1912 вагонів електропоїздів

Інфраструктура – магістральні шляхи

- 229 мільйонів євро інвестовано в середньому за 2024-34 рр.
- До 2034 року відремонтовано 3700 км магістральних колій
- Усунення відставання

Інфраструктура – регіональні шляхи

- 17 мільйонів євро інвестовано в середньому за 2024-34 рр.
- Відставання у 2034 році становить 10 900 км і повільно зменшується



У роки до відкриття ринку оператор вантажних перевезень УЗ має прийняти бізнес-план, щоб підготуватися до майбутньої конкуренції

■ На думку Банку, УЗ може бути повністю реорганізована у спеціалізовані залізничні компанії та інфраструктурну компанію **протягом п'яти років**, зокрема, якщо вона розпочне **планування на ранній стадії впровадження до закінчення воєнного стану**

■ Реорганізація піде на користь усім дочірнім компаніям у новій Групі УЗ, але є особливо важливою для оператора вантажних перевезень УЗ

■ Оператор вантажних перевезень УЗ має отримати якомога швидше:

▶ власний менеджмент, зосереджений на обслуговуванні ринків вантажоперевезень

▶ власний тяговий рухомий склад, кваліфікований персонал, комерційну свободу

▶ здатність реінвестувати свої надлишки

▶ потужний бізнес-план, щоб витримати майбутню конкуренцію



Відповіді на п'ять основних питань політики, які були проаналізовані за допомогою моделі Світового банку

1. Чи є стійкою нинішня структура залізничної галузі без реформ?

Ні: УЗ знаходиться на траєкторії фізичного та фінансового занепаду. Моделювання показує, що в умовах базового сценарію без реформ рівень боргу УЗ стає нестійким (довгостроковий борг сягає 7,7 мільярдів євро до 2034 року, майже без можливості погашення. У нашому моделюванні відставання збільшується до 12 900 км колій).

2. Плата за доступ до інфраструктури має критично важливе значення для нової структури: який принцип відшкодування витрат треба прийняти?

Повне відшкодування витрат. Ціни на вантажі зростуть на 14% за рік 1, а потім зменшаться на 1,5% річних у реальному вираженні. У нашому моделюванні тарифи на пасажирські перевезення на магістральних шляхах залишаються незмінними (у реальному вираженні), а тарифи на регіональних шляхах знижуються на 2% річних (у реальному вираженні).

3. Яким може бути фінансовий вплив на УЗ конкуренції у сфері вантажних перевезень?

Втрата частки ринку від 25% до 40%. Втрата обсягів товарообігу становить від 27 до 41 мільярдів тонно-км. Втрата доходу у 2034 році (з урахуванням доходу від доступу) становить від 500 до 680 мільйонів євро. Перехресне субсидування є неприйнятним.

4. Як підтримувати збиткові пасажирські перевезення, якщо вантажні перевезення УЗ більше не можуть забезпечити перехресне субсидування?

Поєднанням державного фінансування та додаткової плати за доступ до інфраструктури для всіх операторів вантажних перевезень. Необхідне державне бюджетування за моделлю ПСО поступово зростає з 0 у 2024 році до 1,1 мільярда євро до 2034 року (включаючи обслуговування боргу рухомого складу).

5. Які ще дії можуть підвищити стійкість залізничного сектору?

Одного лише підвищення продуктивності в УЗ буде недостатньо, але воно є обов'язковим. Це може становити 150 мільйонів євро заощаджень операційних витрат до 2034 року.

*Порівняння рекомендованих комплексних заходів політики із базовими сценаріями



Подальші дії

24

- **Відмова від монополії УЗ на вантажні перевезення дає значну користь промисловості України завдяки впровадженню інновацій в обслуговування у цій сфері і зниженню тарифів**
- **Проте демонополізація повинна поєднуватися з новим джерелом фінансування дефіциту у сегменті пасажирських перевезень**
- **Бюджетні обмеження підштовхують до думки про необхідність тимчасової додаткової плати ВСІМА операторами вантажних перевезень для підтримки пасажирських перевезень, яку можна буде поступово скасовувати, коли національний і місцеві бюджети візьмуть тягар фінансування на себе**



Дякуємо за увагу!
Ми з радістю відповімо на ваші запитання!