

АНАЛІЗ РЕГУЛЯТОРНОГО ВПЛИВУ
до проєкту наказу Міністерства розвитку громад та територій України
«Про внесення змін до Коефіцієнтів, що застосовуються до тарифів
Збірника тарифів на перевезення вантажів залізничним транспортом у
межах України та пов'язані з ними послуги»

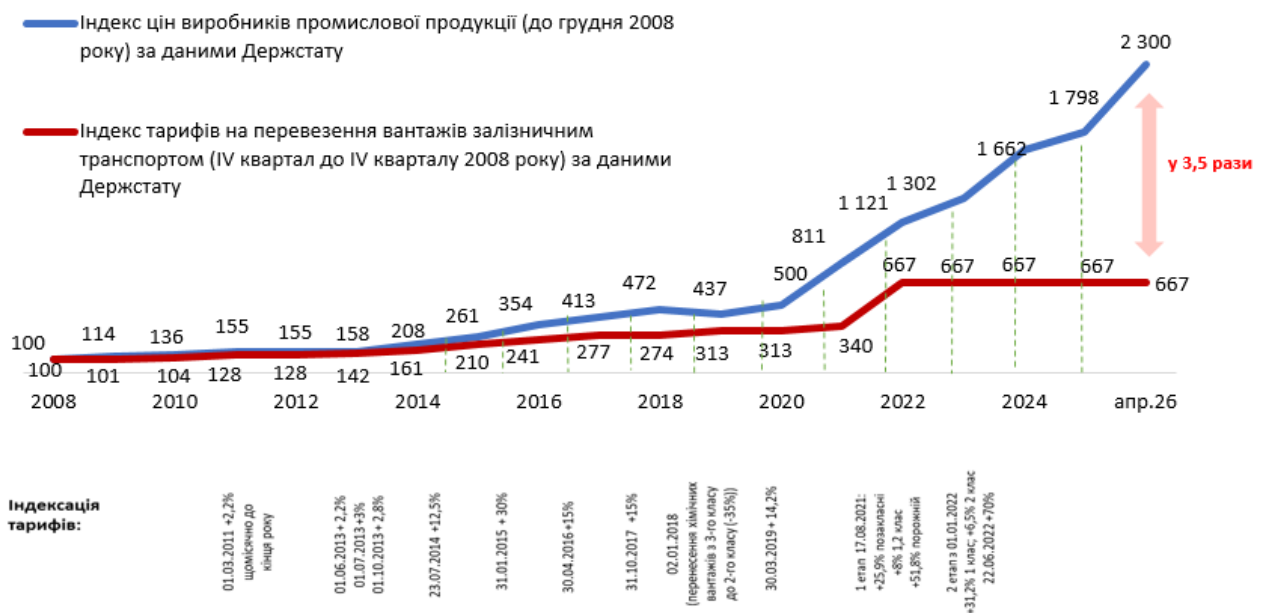
I. Визначення проблеми

Відповідно до постанови Кабінету Міністрів України від 16 грудня 2009 року № 1392 «Про забезпечення прозорості державної тарифної політики щодо перевезення вантажів залізничним транспортом у межах України» (далі – постанова КМУ №1392), тарифи на перевезення вантажів залізничним транспортом у межах України та пов'язані з ними послуги (далі – тарифи) підлягають щорічній індексації до початку нового фінансового року. Проте, остання зміна тарифів відбулась близько 4 років тому. За цей час (протягом липня 2022 року – квітня 2026 року) індекс цін виробників промислової продукції (далі – ІЦВ) склав 252,1%.

Темпи зростання цін на промислову продукцію та енергоносії, які є складовими собівартості перевезень залізничним транспортом значно перевищують темпи індексації тарифів від моменту прийняття Збірника тарифів на перевезення вантажів залізничним транспортом у межах України та пов'язані з ними послуги, затвердженого наказом Міністерства транспорту та зв'язку України від 26 березня 2009 року № 317 (далі – Збірник тарифів).

За даними Державної служби статистики України, з 2009 року по квітень 2026 року зростання ІЦВ випереджає зміну індексу тарифів на перевезення вантажів залізничним транспортом у понад 2,7 рази. Даний розрив суттєво прискорився з 2021 року.

Порівняння динаміки індексу цін виробників промислової продукції та індексу тарифів на перевезення вантажів залізничним транспортом



ДОКУМЕНТ СЕД

Підписувач Кулеба Олексій Володимирович

Сертифікат 6FA97849F1B2570D04000000A5C7010053E10A00

Дійсний з 01.02.2026 20:49:00 по 01.02.2027 20:49:00

Міністерство розвитку громад та територій України



10587/47/14-26 від 19.06.2026

Проведене у 2022 році підвищення тарифів повністю відповідало критичній ситуації в галузі залізничного транспорту, пов'язаній із подвійним скороченням обсягів вантажних перевезень, а також значної інфляції та знецінення гривні.

Так, за результатами діяльності у I півріччі 2022 року, в умовах повномасштабного вторгнення РФ, товариством було повністю втрачено транзитні перевезення, а тарифний вантажообіг знизився на 39% від планового рівня. Відповідне скорочення відбулося за всіма видами робіт (вантажно-розвантажувальні роботи, експедиторські послуги тощо), що призвело до суттєвого недоотримання доходів та формування валового збитку в обсязі понад 6 млрд грн.

Одночасно з втратами та пошкодженням залізничної інфраструктури на суму понад 100 млрд грн, блекаутами та порушенням логістики постачання паливно-енергетичних ресурсів, товариством були вжиті радикальні заходи з оптимізації витрат. Залізничний персонал перебував у простоях та відпустках без збереження заробітної плати, соціальні виплати були призупинені, закупівлі товарно-матеріальних цінностей зупинені, ремонтні роботи частково призупинені, а закупівля послуг максимально мінімізована. При цьому перевезення здійснювались в безперебійному режимі, зокрема - евакуаційні та військові перевезення.

Враховуючи, що резерви АТ «Укрзалізниця» обмежені, у I півріччі 2022 року було виділено цільове бюджетне фінансування для забезпечення операційної діяльності товариства, однак, зазначене фінансування не покрило збитків від господарської діяльності АТ «Укрзалізниця».

Як свідчать фактичні дані фінансової звітності, підвищення тарифів відповідно до наказу Мінінфраструктури від 22 червня 2022 року №441 хоч і відбулось на рекордні 70%, проте не принесло АТ «Укрзалізниця» надприбутків, що підтверджує помірність та коректність закладених припущень та розрахунків на етапі затвердження тарифів.

Після підвищення тарифів, за підсумками роботи в 2023 році, товариством, вперше за останні роки, отримано прибуток в розмірі 5 млрд грн, при цьому рентабельність діяльності склала 5,32%, а рентабельність власного капіталу – всього 2,57%, чого недостатньо для нормального відтворення та підтримки діючих активів залізничної інфраструктури.

При цьому, АТ «Укрзалізниця» суттєво скоротила споживання енергоресурсів та підвищила ефективність процесів під час діагностики, поточних ремонтів, очищення колій тощо.

Вжиті заходи з індексації тарифів, зростання обсягів перевезень у 2024 році, відновлення роботи морських портів, а також заходи внутрішньої оптимізації витрат дозволили забезпечити стабільну роботу АТ «Укрзалізниця» з мінімальною прибутковістю у 2023 році та за 6 місяців 2024 року.

Проте, вже починаючи з II півріччя 2024 року, показники діяльності АТ «Укрзалізниця» погіршились, а фінансовий результат став збитковим під впливом зовнішніх чинників:

збільшення майже на 50% ціни електричної енергії в травні-червні 2024 року внаслідок руйнування енергогенеруючих потужностей у I кварталі



ДОКУМЕНТ СЕД

Підписувач Кулеба Олексій Володимирович

Сертифікат 6FA97849F1B2570D04000000A5C7010053E10A00

Дійсний з 01.02.2026 20:49:00 по 01.02.2027 20:49:00

Міністерство розвитку громад
та територій України



10587/47/14-26 від 19.06.2026

2024 року (з ризиками подальшого руйнування та втрати обсягів перевезення вугілля, як сировини для вітчизняних ТЕС);

скорочення обсягів перевезень після пікових обсягів початку 2024 року.

У 2025 році обсяги перевезень вантажів продовжили тенденцію зниження і за підсумками року скоротилися на 12,5% у порівнянні з попереднім 2024 роком. При цьому, витрати неконтрольовано зростають з незалежних від товариства причин, що обумовлено впливом воєнних дій та зовнішньоекономічних чинників. За таких умов, за підсумками 2025 року чистий збиток склав 7,6 млрд грн, а вже в перші 4 місяці 2026 року збиток досяг 9,3 млрд грн.

Таким чином на сьогодні в АТ «Укрзалізниця» склалась критична ситуація з ліквідністю та є реальна загроза зупинки роботи залізничного транспорту, через що товариством розроблено та реалізується низка невідкладних кроків для стабілізації ситуації, що серед іншого передбачає скорочення персоналу, припинення діяльності окремих виробничих підрозділів, закриття вагоноремонтних депо та заводів, значна оптимізація витрат, реалізація/передача непрофільних активів, скорочення капітальних інвестицій за власні кошти (скорочення парку пасажирських вагонів, локомотивів) тощо.

Заходи з оптимізації витрат, які АТ «Укрзалізниця» може впроваджувати без погодження з органами центральної влади, реалізовані в 2025 році на загальну суму 7,5 млрд грн (при запланованих 6 млрд грн).

З огляду на складний фінансовий стан протягом 2025 року, у т.ч. враховуючи тривалу відсутність індексації тарифів, товариству було виділено бюджетне фінансування з резервного фонду державного бюджету в сумі 11,2 млрд грн (ліквідність), що дозволило тимчасово покращити ситуацію та забезпечити безперебійну роботу у 2025 році.

В поточному році для подолання фінансової кризи в цілому та водночас для забезпечення фінансової стабілізації пасажирського сегменту, соціально значущих перевезень, що виконуються АТ «Укрзалізниця», було запроваджено експериментальний проєкт державного замовлення на здійснення залізничних пасажирських перевезень у внутрішньому сполученні, зокрема компенсації за рахунок коштів державного бюджету, різниці між економічно обґрунтованою вартістю таких пасажирських перевезень і державними регульованими тарифами для пасажирів відповідно до постанови Кабінету Міністрів України від 18.02.2026 № 232. У зв'язку з чим, на підставі розпорядження Кабінету Міністрів України від 02.03.2026 № 196-р передбачається фінансування у 2026 році державного замовлення на здійснення залізничних пасажирських перевезень у внутрішньому сполученні на суму 16 млрд грн, з яких 8 млрд грн вже надано в березні поточного року.

На 2026 рік АТ «Укрзалізниця» також заплановано масштабні внутрішні заходи для покращення фінансового стану з очікуваним економічним ефектом близько 10,2 млрд грн.

За ситуації, що склалася, прогнозований чистий збиток АТ «Укрзалізниця» у 2026 році складе понад 13 млрд грн, дефіцит коштів – понад 26 млрд грн, не враховуючи вірогідне погіршення таких показників через систематичні ворожі атаки по об'єктах залізничної, портової та енергетичної інфраструктури.



ДОКУМЕНТ СЕД

Підписувач Кулеба Олексій Володимирович

Сертифікат 6FA97849F1B2570D04000000A5C7010053E10A00

Дійсний з 01.02.2026 20:49:00 по 01.02.2027 20:49:00

Міністерство розвитку громад
та територій України



10587/47/14-26 від 19.06.2026

Зазначене вище фактично унеможливить виконання покладених на державного перевізника функцій через відсутність ресурсів для розрахунків за операційними зобов'язаннями, обслуговування кредитного портфелю, а також призведе до зупинки ремонтних підрозділів через нестачу коштів на капітальні інвестиції у ремонт та підтримку основних фондів.

Незважаючи на те, що з моменту останнього перегляду тарифів ІЦВ збільшився на 252,1%, АТ «Укрзалізниця» пропонує, з метою пом'якшення негативного впливу на замовників підприємств, часткову індексацію в розмірі 30% з серпня 2026 року (крім порожніх вагонів для яких передбачається уніфікація тарифів), враховуючи:

- очікуване фінансування державного замовлення на здійснення залізничних пасажирських перевезень у внутрішньому сполученні на суму 16,0 млрд грн;
- необхідність недопущення переорієнтації вантажів на автотранспорт і відповідного скорочення залізничних перевезень.

Прогнозні показники діяльності АТ «Укрзалізниця» на 2026 рік сформовано з урахуванням збільшення витрат на електроенергію через рішення про встановлення нових граничних цін відповідно до постанови НКРЕКП від 23 квітня 2026 року № 621.

За прогнозними оцінками зростання ціни електричної енергії на внутрішньому ринку разом із вимогою щодо закупівлі 50% імпорту призвело до додаткових непередбачуваних витрат товариства на закупівлю електричної енергії вже протягом 4 місяців 2026 року;

збільшення витрат на паливо з урахуванням росту частки вантажних перевезень з використанням тепловозної тяги з 8,1% до 11,8%, а також оновленої прогнозної ціни дизельного палива з урахуванням невизначеності на зовнішньому ринку нафтопродуктів (через закриття Ормузької протоки) зі зростанням на 30-80%;

внутрішні заходи оптимізації, зокрема: скорочення персоналу, призупинення окремих соціальних виплат, стримування зростання заробітної плати нижче рівня інфляції та ринкових показників;

скорочення витрат на ремонти та обслуговування основних фондів до мінімально необхідного рівня.

З метою забезпечення фінансової стабілізації пасажирського сегменту та формування прозорого механізму компенсації витрат на здійснення соціально значущих перевезень, що виконуються АТ «Укрзалізниця», вже сьогодні запроваджується експериментальний проєкт державного замовлення на здійснення залізничних пасажирських перевезень у внутрішньому сполученні, зокрема -компенсації різниці між економічно обґрунтованою вартістю таких пасажирських перевезень і державними регульованими тарифами для пасажирів.

Реалізація зазначеного проєкту спрямована на:

- поетапне припинення практики перехресного субсидування пасажирських перевезень за рахунок доходів від вантажних перевезень;
- формування прозорого механізму компенсації різниці між встановленими тарифами для населення та фактичними витратами;
- запровадження моделі відносин між державою та перевізником відповідно до принципів державного замовлення (Public Service Obligation);



ДОКУМЕНТ СЕД

Підписувач Кулеба Олексій Володимирович

Сертифікат 6FA97849F1B2570D04000000A5C7010053E10A00

Дійсний з 01.02.2026 20:49:00 по 01.02.2027 20:49:00

Міністерство розвитку громад
та територій України



10587/47/14-26 від 19.06.2026

• підвищення прогнозованості бюджетного планування та посилення контролю за ефективністю використання коштів.

Впровадження експериментального проєкту дозволить:

- зменшити фінансові ризики та стабілізувати ліквідність товариства;
- створити передумови для оновлення рухомого складу та підвищення якості як пасажирських, так і вантажних перевезень;
- привести механізм фінансування соціально необхідних перевезень у відповідність до практики країн Європейського Союзу.

В разі успішної реалізації зазначеного експериментального проєкту, який є необхідним кроком для забезпечення економічної обґрунтованості тарифної політики та фінансової збалансованості діяльності товариства, фінансування державою вартості замовлення на здійснення залізничних пасажирських перевезень може здійснюватися щорічно, на постійній основі.

Проте, систематичне руйнування залізничної інфраструктури, зокрема енергогенеруючих потужностей, а також ризики розширення зони бойових дій (у т.ч. у вугледобувних регіонах – традиційних замовників перевезень), додатково створюють необхідність перегляду державних регульованих тарифів на вантажні перевезення.

Відсутність своєчасної індексації тарифів призведе до:

- чистого збитку на рівні понад 13 млрд грн та дефіциту коштів у сумі понад 26 млрд грн;
- погіршення фінансового стану АТ «Укрзалізниця» до рівня неможливості фінансування першочергових операційних витрат, а також повної відсутності коштів для фінансування інвестиційної програми та обслуговування кредитів;
- втрати кваліфікованого персоналу через неринковий рівень заробітної плати, рівень чистого відтоку якого прискорився в останні місяці до -1,5 тис осіб щомісяця (станом на травень 2026 року – 49 тис відкритих вакансій);
- відсутності коштів з початку 2026 року на ремонт локомотивів, колій та інших об'єктів інфраструктури, які експлуатуються понад 40 років;
- зупинки роботи ремонтних підприємств, на яких працює понад 10 тис осіб, без можливості швидкого відновлення виробництва. Аналоги таких підприємств в Україні відсутні;
- зростання соціального напруження та збільшення кількості судових позовів через невиконання окремих соціальних зобов'язань.

Попри надходження впродовж року бюджетного фінансування на здійснення залізничних пасажирських перевезень у внутрішньому сполученні на суму 16 млрд грн та з урахуванням реалізації інших заходів щодо стабілізації фінансового стану товариства, АТ «Укрзалізниця» залишається прогнозовано збитковим зі значним дефіцитом коштів. Для безперебійного функціонування перевізного процесу в умовах воєнного стану, забезпечення живучості та спроможності виконання завдань і замовлень органів державної влади і органів військового управління, недопущення перебоїв операційної діяльності, у зв'язку із незадовільним фінансовим станом у 2026 році (чистий збиток за 4 місяці поточного року склав – 9,3 млрд грн), АТ «Укрзалізниця» потребує термінового здійснення заходів щодо зміни рівня тарифів шляхом зміни коефіцієнтів, що застосовуються до тарифів Збірника тарифів.



ДОКУМЕНТ СЕД

Підписувач Кулеба Олексій Володимирович

Сертифікат 6FA97849F1B2570D04000000A5C7010053E10A00

Дійсний з 01.02.2026 20:49:00 по 01.02.2027 20:49:00

Міністерство розвитку громад
та територій України



10587/47/14-26 від 19.06.2026

Як система вантажних тарифів наразі діє Збірник тарифів із застосуванням коефіцієнтів, що враховують диференціацію по тарифних класах вантажів.

Система діючих вантажних тарифів базується на транспортно-технологічних принципах – вони диференційовані за видами відправлень, типами рухомого складу та його приналежністю, відстанню перевезення, масою вантажу, умовами перевезень, швидкістю перевезення, видами вантажу.

За видами відправок тарифи встановлені для вагонних, контейнерних і контейнерних відправок.

Принцип «за типами рухомого складу» встановлений для універсальних вагонів, цистерн, ізотермічних вагонів, транспортерів та спеціальних (спеціалізованих) вагонів, «за приналежністю» – для вагонів перевізника, власних вагонів перевізника, власних та орендованих вагонів.

Принцип «за умовами перевезень» встановлений для вантажів негабаритних, військових, спеціальних, з окремим локомотивом перевізника або власним, на особливих умовах, із скороченим терміном доставки, з обмеженням швидкості, для експлуатаційних потреб перевізника.

У Збірнику тарифів нараховується 29 тарифних схем. Переважно тариф визначається за перевезення 1 вагона, 1 тонни або контейнера (завантаженого або власного порожнього) та за локомотив.

Визначення тарифної схеми залежить від рухомого складу, у якому здійснюється перевезення (у складі поїздів за тарифними схемами 1-21, з окремим локомотивом перевізника – за тарифними схемами 23-28, з власним (оренованим) локомотивом – за тарифною схемою 29).

Таким чином, система тарифів є досить складною і диференційованою в залежності від багатьох факторів, які впливають на умови здійснення перевезень, а не єдиним тарифом за певну одиницю виміру (грн/т-км чи грн/т), що застосовується для всіх без винятку перевезень вантажів.

В той же час за видами вантажів встановлені тарифні класи з урахуванням фактору платоспроможності за родом вантажу.

Розподіл вантажів за тарифними класами розпочато з 1997 року на виконання постанови Кабінету Міністрів України від 28.06.1997 № 605 «Про заходи щодо поліпшення діяльності залізниць України у 1997 році», згідно з якою Міністерству транспорту за погодженням з Міністерством економіки доручено встановити протягом місяця тарифні класи вантажів залежно від транспортної складової в ціні продукції, затвердити з урахуванням тарифних класів коефіцієнти до тарифів преїскуранту № 10-01 «Тарифи на вантажні залізничні перевезення» (далі – Преїскурант) (діючий на той час збірник тарифів).

Основною метою прийняття такого рішення на державному рівні було суттєве зниження тарифів на перевезення низьковартісних стратегічно важливих для держави вантажів, перевезення яких субсидувались за рахунок прибуткових високовартісних. Реалізовано воно було шляхом затвердження наказом Міністерства транспорту від 10 грудня 1997 року № 426 коефіцієнтів, що застосовувались до тарифів Преїскуранта, та які передбачали розподіл вантажів на 3 тарифні класи та декількох груп позакласних вантажів. Всі наступні накази з того часу і до нині, якими встановлювались коефіцієнти до базових ставок



ДОКУМЕНТ СЕД

Підписувач Кулеба Олексій Володимирович

Сертифікат 6FA97849F1B2570D04000000A5C7010053E10A00

Дійсний з 01.02.2026 20:49:00 по 01.02.2027 20:49:00

Міністерство розвитку громад
та територій України



10587/47/14-26 від 19.06.2026

тарифних керівництв (згаданого Прейскуранта, Збірника тарифів на перевезення вантажів залізничним транспортом України (Тарифне керівництво №1), який діяв з 2000 до 2009 року та був прийнятий на заміну Прейскуранта, а згодом (з 2009 року) і нині діючого Збірника тарифів, також містили в собі коефіцієнти, які розподіляли вантажі на 3 тарифні класи та деякі позакласні групи.

Слід зауважити, що в рамках роботи над уніфікацією тарифів, запропонованою АТ «Укрзалізниця», яка проводилась у 2022-2024 роках та передбачала розробку нового Збірника тарифів із застосуванням єдиного коефіцієнту для всіх тарифних класів, з метою скасування класності вантажів розроблявся також і проєкт відповідної постанови Кабінету Міністрів України, проте зазначений проєкт не знайшов підтримки і відповідного рішення прийнято не було.

Таким чином, наразі диференціацією вантажів за класами передбачено встановлення меншого рівня тарифів на перевезення відносно дешевих вантажів з високою часткою транспортних витрат у кінцевій ціні та підвищення тарифів на перевезення високовартісних товарів. Проте слід відзначити, що зазначена диференціація не є рішенням товариства чи одноосібним рішенням Мінрозвитку, а затверджена на виконання діючого урядового рішення у встановленому законодавством порядку.

Аналогічна ситуація і з тарифами на перевезення порожніх вагонів – на сьогодні Коефіцієнти до тарифів Збірника тарифів на перевезення порожніх вагонів встановлені з розподілом на два рівні: з-під вивантаження вантажів 1-го тарифного класу, 2-го тарифного класу та вантажів позакласної групи – 3,205; з-під вивантаження вантажів 3-го тарифного класу, в ремонт, на промивання, пропарку, дезінсекцію та дезінфекцію тощо – 5,139. Однак, такі перевезення не мають ні технічних, ані технологічних відмінностей, здійснюються з однаковими витратами, та потребують уніфікації. Перший етап уніфікації тарифів на перевезення порожніх вагонів було здійснено у серпні 2021 року, коли відповідно до наказу Мінінфраструктури від 11 серпня 2021 року № 418 при розрахунку тарифів на перевезення порожніх вагонів замість трьох коефіцієнтів розпочато застосування двох коефіцієнтів.

Тож наразі пропонується з 1 серпня 2026 року продовжити уніфікацію тарифів для порожніх вагонів та встановити єдиний коефіцієнт на рівні діючого для порожніх вагонів з-під вивантаження вантажів 3-го тарифного класу у розмірі 5,139 для всіх перевезень порожніх вагонів, що дозволить уникнути збитковості таких перевезень. Тобто тарифи на перевезення порожніх вагонів з-під вивантаження вантажів 1-го та 2-го тарифних класів тощо буде збільшено на 60%, а тарифи на перевезення порожніх вагонів з-під вивантаження вантажів 3-го тарифного класу, в ремонт тощо залишаться без змін. Враховуючи таке збільшення для перевезення порожніх вагонів з-під вивантаження вантажів 1-го та 2-го тарифних класів, з 1 серпня 2026 для порожніх вагонів пропонується додаткову індексацію тарифів не здійснювати.

Так, у наступній таблиці наведено тарифи за операціями перевізного процесу та складовими на середню відстань перевезення у власних вагонах для вантажів, перелік яких міститься у додатку 6 до Порядку перегляду тарифів на перевезення вантажів залізничним транспортом, який затверджений наказом



ДОКУМЕНТ СЕД

Підписувач Кулеба Олексій Володимирович

Сертифікат 6FA97849F1B2570D04000000A5C7010053E10A00

Дійсний з 01.02.2026 20:49:00 по 01.02.2027 20:49:00

Міністерство розвитку громад
та територій України



10587/47/14-26 від 19.06.2026

Мінінфраструктури від 08 жовтня 2013 року № 782, зареєстрованим у Мін'юсті 15 жовтня 2013 року за № 1762/24294 (далі – Порядок перегляду тарифів), розраховані за формулами для тарифних схем пункту 2 розділу IV Збірника тарифів. Розподіл на інфраструктурну та локомотивну складові здійснено відповідно до Порядку формування з автоматизованої системи АСК ВП УЗ-Є баз даних щодо доходів за сегментом вантажні перевезення в розрізі інфраструктурної, локомотивної складових тарифу, затвердженого рішенням правління від 30.12.2020 (протокол №Ц-45/123 Ком.т.).

№ з/п	Найменування вантажу	Тарифна схема Збірника тарифів для вантажу		Тарифна схема Збірника тарифів для порожнього вагону		Середня відстань перевезення, км	Діючий тариф вантажний+порожній з розподілом за операціями перевізного процесу та складовими, грн/тонну						Тариф вантажний з урахуванням індексації з 01.08.2026 з розподілом за операціями перевізного процесу та складовими, грн/тонну							
							за початково-кінцеві операції			за операції руху			ВСЬОГО	за початково-кінцеві операції			за операції руху			ВСЬОГО
							інфраструктурна складова	локомотивна складова	вагонна складова	інфраструктурна складова	локомотивна складова	вагонна складова		інфраструктурна складова	локомотивна складова	вагонна складова	інфраструктурна складова	локомотивна складова	вагонна складова	
1	Вугілля	1	14.1	660	16,7	8,7	0	256,2	115,6	0	397,1	21,7	11,3	0	347,0	160,4	0	540,4		
2	Кокс	1	14.1	519	30,0	15,7	0	334,8	152,4	0	533,0	39,0	20,4	0	452,4	210,6	0	722,6		
3	Дизельне паливо	4	14.1	221	55,6	28,0	0	264,5	90,7	0	438,7	72,3	36,3	0	333,5	110,3	0	552,4		
4	Бензин	4	14.1	281	54,1	27,2	0	313,1	106,2	0	500,5	70,3	35,3	0	395,6	129,5	0	630,7		
5	Мазут	4	14.1	778	37,6	18,9	0	518,7	176,1	0	751,3	48,9	24,5	0	693,8	243,2	0	1010,4		
6	Руда залізна	1	14.1	754	16,6	8,7	0	288,3	130,1	0	443,6	21,5	11,3	0	390,5	180,6	0	604,0		
7	Котуни (обкотиші)	2	14.1	754	15,3	8,7	0	316,5	129,9	0	470,3	19,9	11,3	0	427,2	180,3	0	638,7		
8	Чавун	1	14.1	828	25,6	13,4	0	474,6	215,1	0	728,6	33,3	17,4	0	590,4	260,3	0	901,4		
9	Брухт чорних металів	1	14.1	459	30,9	16,2	0	333,5	152,2	0	532,8	40,2	21,0	0	415,0	184,3	0	660,4		
10	Інші види прокату	1	14.1	827	28,9	15,1	0	522,3	239,2	0	805,6	37,6	19,7	0	649,0	289,1	0	995,4		
11	Цемент	2	14.1	512	15,6	8,8	0	228,1	93,4	0	345,9	20,3	11,5	0	307,7	129,5	0	469,0		
12	Добриво азотне	2	14.1	458	18,1	10,3	0	232,1	95,4	0	355,9	23,5	13,3	0	313,3	132,4	0	482,6		
13	Зерно	2	14.1	676	18,1	10,3	0	323,2	130,2	0	481,7	23,5	13,3	0	434,3	179,6	0	650,7		

Без зміни рівня тарифів та з урахуванням планової собівартості перевезень у 2026 році, перевезення позакласної групи (щебінь та баласт (щебінь) для доріг, перліт, пісок, гранвідсів, шлаки, зола, сіль, концентрат мінеральний «Галіт») (далі – позакласні низьковартісні вантажі), вантажів 1-го тарифного класу, а також порожніх вагонів з-під вантажів 1-го і 2-го тарифних класів будуть збитковими та матимуть від'ємну рентабельність.



ДОКУМЕНТ СЕД

Підписувач Кулеба Олексій Володимирович

Сертифікат 6FA97849F1B2570D04000000A5C7010053E10A00

Дійсний з 01.02.2026 20:49:00 по 01.02.2027 20:49:00

Міністерство розвитку громад та територій України



10587/47/14-26 від 19.06.2026

Рентабельність перевезення вантажів на середню відстань перевезення по класам у діючих умовах і за умови індексації тарифів

Вантажі	Питома вага у ткм, %	Завантаження, тонн	Середня відстань, км	Тариф , грн/вагон		Собівартість, грн/вагон			Рентабельні сть, %		
						Собівартість (план 2026)	у тому числі				
				діючий	з 01.08.2026		інфраструктурна складова	локомотивна складова	вагонна складова	при діючих тарифах	після індексації з 01.08.2026
вантажі 1 тарифного класу (руда, вугілля, мінеральні добрива, цукровий буряк, вапняк)	52%	65	616	20 374	26 487	23 087	13 229	9 228	630	-12%	15%
вантажі 2 тарифного класу (зернові вантажі)	27%		631	25 385	33 002	23 631	13 541	9 445	645	7%	40%
вантажі 3 тарифного класу (чорні метали, брухт чорних металів)	10%		596	30 053	39 069	22 315	12 787	8 919	609	35%	75%
позакласні низьковартісні (щебінь, гранвідсів, пісок, шлак, зола, баласт для доріг, перліг, сіль)	9%		403	10 525	13 684	15 110	8 658	6 039	413	-30%	-9%
порожні вагони з-під 1 та 2 тарифного класу		449		3 731	5 982	5 244	3 005	2 096	143	-29%	14%
порожні вагони з-під 3 тарифного класу				5 982	5 982	5 244	3 005	2 096	143	14%	14%

Враховуючи рішення Верховного Суду розрахунок собівартості перевезень виконано відповідно до Методики розрахунку тарифів на перевезення вантажів залізничним транспортом, затвердженої наказом Мінінфраструктури від 20 червня 2013 року № 418, зареєстрованим у Мін'юсті 27 червня 2013 року за № 1082/23614 (далі – Методика розрахунку тарифів).

Відповідно до Методичних рекомендацій з формування собівартості перевезень (робіт, послуг) на транспорті, затверджених наказом Мінтрансу від 05.02.2001 №65, за одиницю калькуляції собівартості перевезень вантажу, багажу та вантажобагажу приймається 10 тонно-кілометрів.

Отже, показник т-км є основою розрахунку собівартості перевезень та розробки Інструкції з калькулювання собівартості перевезень, відповідно до якої на сьогодні розподіляються витрати за видами перевезень, сполученнями, видами тяги, тощо, а також розробки і затвердження у 2009 році Збірника тарифів.

Разом з тим, відповідно до пункту 3 розділу II Методики розрахунку тарифів, перелік і склад статей калькулювання собівартості вантажів установлюється Укрзалізницею.



ДОКУМЕНТ СЕД

Підписувач Кулеба Олексій Володимирович

Сертифікат 6FA97849F1B2570D04000000A5C7010053E10A00

Дійсний з 01.02.2026 20:49:00 по 01.02.2027 20:49:00

Міністерство розвитку громад та територій України



10587/47/14-26 від 19.06.2026

Отже, витрати формуються відповідно до Номенклатури витрат з основних видів економічної діяльності залізничного транспорту України, та розподіляються відповідно до Інструкції з калькулювання собівартості перевезень регіональних філій та філій АТ «Укрзалізниця» (далі – Інструкція з калькулювання), форми галузевої звітності № 10-Зал. «Звіт про доходи і витрати з основних видів економічної діяльності залізничного транспорту України», що затверджені рішенням правління АТ «Укрзалізниця» від 28 липня 2025 (протокол № Ц-1.1-05/55-2025 Ком.т.)

Враховуючи вищенаведене, для розрахунку собівартості перевезення вантажів відповідно до формули 1 Методики розрахунку тарифів, складові формули були розраховані у відповідності з вищезазначеними нормативними документами та діючими формами звітності.

$$C = (A_i^{BAN} + A_i^{POP} + A_T^{BAN} + A_T^{POP} + A_B^{BAN} + A_B^{POP}) + [(B_i + B_T + B_B) \times (1 + \alpha) + (D_i + D_T) \times P] \times L$$

A_B^{BAN} , A_B^{POP} , B_B - вагонна складова - не застосовується в розрахунку (відповідно до п.4 розділу 2 Методики розрахунку тарифів).

Дерегуляція вагонної складової у тарифі для власних вагонів АТ «Укрзалізниця» відбулася за рішенням Кабінету Міністрів України відповідно до розпорядження Кабінету Міністрів України від 01.02.2017 № 64-р «Про визнання таким, що втратило чинність, розпорядження Кабінету Міністрів України від 9 квітня 2012 р. № 209». У зв'язку з цим, було підготовлено та видано наказ Мінінфраструктури «Про затвердження Змін до Збірника тарифів на перевезення вантажів залізничним транспортом у межах України та пов'язані з ними послуги» від 07.12.2017 № 425, зареєстрований в Мін'юсті 20.12.2017 за №1541/31409, яким передбачена дерегуляція вагонної складової у тарифі для власних вагонів АТ «Укрзалізниця» на вантажні залізничні перевезення в межах України. Тож, відповідно до рішення правління АТ «Укрзалізниця» від 17.01.2018 (протокол № Ц-64/5 Ком.т.) встановлено процедуру визначення плати за використання власних вагонів перевізника ПАТ «Укрзалізниця».

Оцінка рівня фактичної собівартості перевезень вантажів (розділ II Методики розрахунку тарифів).

Складові собівартості вантажних перевезень за 2025 рік наведені в наступній таблиці.

При цьому показники «Витрати від перевезень», «Вантажні перевезення», «Вагонна складова», «Локомотивна складова», «Інфраструктурна складова» - показники галузевої фінансової звітності форми №10-Зал, а показники «По тарифному вантажообігу», «По порожніх приватних вагонах», «ПКО» та «Рухома операція» - дані відповідно до розподілу витрат від перевезень згідно вимог Інструкції з калькулювання.



ДОКУМЕНТ СЕД

Підписувач Кулеба Олексій Володимирович

Сертифікат 6FA97849F1B2570D04000000A5C7010053E10A00

Дійсний з 01.02.2026 20:49:00 по 01.02.2027 20:49:00

Міністерство розвитку громад
та територій України



10587/47/14-26 від 19.06.2026

Складові собівартості вантажних перевезень за 2025 рік

Показник	% по звіту 2025	Сума витрат, млн. грн		
		Всього вантажні перевезення	по тарифному вантажооб.	по порожніх власних вагонах
<i>Витрати від перевезень (форма №10-Зал, 1 розділ)</i>	-	94 071	-	-
- вантажні перевезення (форма №10-Зал, 1 розділ):	65,47%	62 048	51 040	11 008
вагонна складова (форма №10-Зал, 3 розділ), з них	2,73%	1 695	1 626	69
<i>ПКО</i>	2,68%	45	43	2
<i>Рухома операція</i>	97,32%	1 650	1 583	67
локомотивна складова (форма №10-Зал, 3 розділ), з них	39,97%	24 802	20 438	4 364
<i>ПКО</i>	4,42%	1 096	903	193
<i>Рухома операція</i>	95,58%	23 706	19 535	4 171
інфраструктурна складова (форма №10-Зал, 3 розділ), з них	57,30%	35 551	28 977	6 574
<i>ПКО</i>	7,32%	2 601	2 132	469
<i>Рухома операція</i>	92,68%	32 950	26 845	6 105

Враховуючи обсяг тарифного вантажообігу в розмірі 99 083,8 млн т-км та порожніх приватних вагонів в розмірі 26 352,5 млн т-км, визначення фактичної собівартості перевезень вантажів за базовий період (2025 рік) згідно Методики розрахунку тарифів матиме вигляд:

$$A_i^{BAH} = 2\,132 / 99\,083,8 = 21,51 \text{ коп./10 т-км}$$

$$A_i^{POP} = 469 / 26\,352,5 = 17,80 \text{ коп./10 т-км}$$

$$A_T^{BAH} = 903 / 99\,083,8 = 9,12 \text{ коп./10 т-км}$$

$$A_T^{POP} = 193 / 26\,352,5 = 7,32 \text{ коп./10 т-км}$$

$$C = (21,51 + 17,80 + 9,12 + 7,32) + ((231,82 + 167,18) * (1 + 0) + (39,11 + 29,98) * 1) * 1 = 523,84 \text{ коп./10 т-км}$$

Собівартість по тарифному вантажообігу:

$$C_{\text{тар}} = (21,51 + 9,12) + ((231,82 + 167,18) + (39,11 + 29,98) * 1) * 1 = 498,72 \text{ коп./10 т-км}$$

Щодо перегляду тарифів у 2026 році

Оцінка рівня собівартості перевезень вантажів у прогнозованому (плановому) періоді (розділ III Методики розрахунку тарифів).

Прогнозні витрати від вантажних перевезень сформовано з урахуванням наступного:

- основні прогнозні макропоказники економічного і соціального розвитку України на 2026 рік, затверджених постановою Кабінету Міністрів України від 6



ДОКУМЕНТ СЕД

Підписувач Кулеба Олексій Володимирович

Сертифікат 6FA97849F1B2570D04000000A5C7010053E10A00

Дійсний з 01.02.2026 20:49:00 по 01.02.2027 20:49:00

Міністерство розвитку громад та територій України



10587/47/14-26 від 19.06.2026

серпня 2025 року № 946 «Про схвалення Прогнозу економічного і соціального розвитку України на 2026-2028 роки» (далі – постанова КМУ №946), зокрема прогнозного на 2026 рік ІЦВ в розмірі 111,3%, індексу споживчих цін в розмірі 108,6% (відповідно до пункту 2 розділу III Методики розрахунку тарифів).

- плановими показниками передбачено збільшення витрат за елементом «Витрати на оплату праці» на 9,6% у порівнянні з прогнозом 2025 року з метою підвищення мотивації та ефективності праці, а також недопущення відтоку працівників основних виробничих професій. Дані оцінки зроблено на основі планового рівня середньої заробітної плати в розмірі 24 822 грн/міс, що на 17,9% нижче від середнього рівня заробітної плати по Україні відповідно до макропоказників на 2025-2027 роки (постанова КМУ № 946) (відповідно до пункту 3 розділу III Методики розрахунку тарифів).

- матеріальні витрати заплановані з урахуванням прогнозних обсягів перевезень, ремонтів основних засобів, прогнозних цін на паливо, електроенергію та заходів оптимізації ремонтів і технічного обслуговування, враховуючи дефіцит коштів (відповідно до пункту 4 розділу III Методики розрахунку тарифів).

Витрати на сировину та основні матеріали включають вартість матеріалів, що споживаються впродовж запланованого періоду, як на поточне утримання, техогляди і виробництво, так і на ремонт основних засобів: рухомого складу, колії, штучних споруд, пристроїв зв'язку, службових приміщень тощо.

Витрати на енергоносії збільшені, головним чином, за рахунок:

- зростання ціни електричної енергії на 31,5% через ухвалення окремих рішень Кабінету Міністрів України та Національної комісії, що здійснює державне регулювання у сферах енергетики та комунальних послуг, в частині перегляду прайс-кепів, та вимогою щодо закупівлі 50% імпорту;

- змін в технології перевезень, які відбуваються внаслідок безперервних атак на енергетичну інфраструктуру, зокрема зростання частки більш дорогої теплотяги поїздів;

- сума амортизаційних відрахувань запланована, виходячи з їх величини за базовий період (2025 рік) та плану освоєння капітальних інвестицій (відповідно до пункту 5 розділу III Методики розрахунку тарифів);

- плановий розмір інших витрат розрахований на підставі фактичних витрат за 2025 рік з врахуванням п.2 розділу III Методики розрахунку тарифів.

Собівартість вантажних перевезень на 2026 рік розрахована на основі прогнозних витрат та обсягів перевезень вантажів. Розподіл за тарифними складовими, на тарифний вантажообіг та порожні власні і орендовані вагони, за початково-кінцевими (ПКО) і рухомими операціями здійснено на основі питомої ваги відповідних витрат за 2025 рік (дані для розрахунку наведені в наступній таблиці).



ДОКУМЕНТ СЕД

Підписувач Кулеба Олексій Володимирович

Сертифікат 6FA97849F1B2570D04000000A5C7010053E10A00

Дійсний з 01.02.2026 20:49:00 по 01.02.2027 20:49:00

Міністерство розвитку громад
та територій України



10587/47/14-26 від 19.06.2026

Складові прогнозної собівартості вантажних перевезень за 2026 рік

Показник	% по звіту 2025	Сума витрат, млн. грн		
		Всього вантажні перевезення	по тарифному вантажооб.	по порожніх власних вагонах
Собівартість реалізованої продукції	-	124 859	-	-
Адміністративні витрати	-	472	-	-
Витрати на збут	-	2	-	-
<i>Допоміжне виробництво</i>	-	9 918	-	-
<i>Витрати від перевезень</i>	-	115 415	-	-
- вантажні перевезення:	65,47%	68 923	56 953	11 970
вагонна складова, з них	2,73%	1 883	1 806	77
<i>ПКО</i>	2,68%	50	48	2
<i>Рухома операція</i>	97,32%	1 833	1 758	75
локомотивна складова	39,97%	27 619	22 759	4 860
<i>ПКО</i>	4,42%	1 221	1 006	215
<i>Рухома операція</i>	95,58%	26 398	21 753	4 645
інфраструктурна складова	57,30%	39 421	32 388	7 033
<i>ПКО</i>	7,32%	2 886	2 381	505
<i>Рухома операція</i>	92,68%	36 535	30 007	6 528

Враховуючи прогнозний обсяг тарифного вантажообігу в розмірі 95 671 млн т-км та порожніх приватних вагонів в розмірі 25 457 млн т-км, розрахунок прогнозної собівартості вантажних перевезень згідно Методики розрахунку тарифів матиме вигляд:

$$A_i^{BAH} = 2\,381 / 95\,671 = 24,89 \text{ коп/10 т-км}$$

$$A_i^{POP} = 505 / 25\,457 = 19,84 \text{ коп/10 т-км}$$

$$A_T^{BAH} = 1\,006 / 95\,671 = 10,52 \text{ коп/10 т-км}$$

$$A_T^{POP} = 215 / 25\,457 = 8,41 \text{ коп/10 т-км}$$

V_i та V_T - інфраструктурна та локомотивна складові рухомої операції за відправко-км, що розраховані на основі звітних даних за 2025 рік з врахуванням відсотку зростання витрат від вантажних перевезень по кожній складовій.

V_T враховує:

- витрати на паливо, електроенергію на тягу вантажних поїздів з врахуванням т-км брутто;
- загальновиробничі витрати локомотивного господарства, віднесені до рухомої операції;
- прямі витрати локомотивного господарства, віднесені до рухомої операції, враховуючи загальні пробіги вантажних вагонів.

Так, враховуючи вищезазначене, складова V_T на 2026 рік становить



ДОКУМЕНТ СЕД

Підписувач Кулеба Олексій Володимирович

Сертифікат 6FA97849F1B2570D04000000A5C7010053E10A00

Дійсний з 01.02.2026 20:49:00 по 01.02.2027 20:49:00

Міністерство розвитку громад
та територій України



10587/47/14-26 від 19.06.2026

Ві враховує:

- загальновиробничі витрати колійного господарства, віднесені до рухомої операції;
- прямі витрати колійного господарства, віднесені до рухомої операції, враховуючи загальні пробіги вантажних вагонів та т-км бруто;
- прямі, загальновиробничі та адміністративні витрати інших господарств, що відносяться до інфраструктурної складової рухомої операції.

Так, враховуючи вищезазначене, складова В_і на 2026 рік становить 255 коп.

Оскільки, за даними попередньої таблиці вся собівартість локомотивної складової рухомої операції становить - $30\,007/95\,671 = 313,65$ коп/10 т-км, відповідно Д_і становитиме $313,65 - 255 = 58,65$ коп./10 т-км.

Аналогічно складова Д_т = $(21\,753/95\,671) - 183,9 = 43,47$ коп./10 т-км.

$$C_{\text{прогн}} = (24,89 + 19,84 + 10,52 + 8,41) + ((255 + 183,9) * (1 + 0) + (58,65 + 43,47) * 1) * 1 = 604,68 \text{ коп/10 т-км.}$$

Собівартість по тарифному вантажообігу:

$$C_{\text{тар}} = A_i^{\text{BAH}} + A_T^{\text{BAH}} + ((B_i + B_T) + (D_i + D_T) * P) * L,$$

$$C_{\text{тар}} = (24,89 + 10,52) + ((255 + 183,9) + (58,65 + 43,47) * 1) * 1 = 576,4 \text{ коп/10 т-км}$$

Собівартість перевезення порожніх власних та орендованих вагонів:

$$19,84 + 8,41 + 255 + 183,9 = 467,15 \text{ коп/10 т-км}$$

в) Оцінка планового прибутку для врахування в тарифах на перевезення вантажів та розрахунок тарифу (розділ IV Методики розрахунку тарифів).

Згідно Додатку 5 «Основні фінансово-економічні показники АТ "Укрзалізниця" (без афілійованих підприємств)» до Порядку перегляду тарифів витрати від вантажних перевезень (рядок «вантажні, у т.ч. у межах України») складають 68 923 млн грн, в т.ч. вагонна складова - 1 883 млн грн, інфраструктурна складова – 39 421 млн грн, локомотивна складова – 27 619 млн грн.

Собівартість перевезень вантажів відповідає витратам Додатку 5 Порядку перегляду тарифів (без вагонної складової вантажних перевезень):

$$\text{Витрати} = 68\,923 - 1\,883 = 67\,040 \text{ млн грн,}$$

$$\text{або Витрати} = (576,43 * 95\,671) + (467,15 * 25\,457) = 67\,040 \text{ млн грн}$$

Рівень тарифів на перевезення вантажів відповідно до п.5, формула 9 Методики розрахунку тарифів визначається:

$$T_{\text{всн}} = C_{\text{всн}}^{\text{прог}} \times (1 + K_{\text{інв}} + K_{\text{ДРП}})$$

Враховуючи, що розрахунок здійснюється не з метою встановлення нових тарифів, а в рамках перегляду діючих (індексація тарифів), порядок якого регулюється Порядком перегляду тарифів, відповідно у формулі використано показники розділу II, п.2 зазначеного Порядку перегляду тарифів:



Підписувач Кулеба Олексій Володимирович
Сертифікат 6FA97849F1B2570D04000000A5C7010053E10A00
Дійсний з 01.02.2026 20:49:00 по 01.02.2027 20:49:00



10587/47/14-26 від 19.06.2026

нестача доходів для покриття поточних витрат від звичайної діяльності (ΔД) як $K_{\Delta PП}$ - коефіцієнт розрахункового прибутку без інвестиційної складової, нестача коштів на здійснення капітальних інвестицій (ΔК) як $K_{інв}$ - коефіцієнт розрахункового прибутку в частині інвестиційної складової.

Отже, розрахунок $K_{\Delta PП}$ та $K_{інв}$ здійснено з урахуванням витрат на вантажні перевезення по тарифному вантажообігу без вагонної складової (вище в розрахунках Витрати – 67 040 млн грн).

Відповідно до Додатку 2 до Порядку перегляду тарифів (показник 4 графа 4/Витрати) коефіцієнт розрахункового прибутку без інвестиційної складової (нестача доходів):

$$K_{\Delta PП} = 14\,112 \text{ млн грн} / 67\,040 \text{ млн грн} = 21,1\%$$

Аналогічно коефіцієнт розрахункового прибутку в частині інвестиційної складової (нестача коштів на здійснення капітальних інвестицій) (показник 11 графа 4 Додатку 2 до Порядку перегляду тарифів / Витрати):

$$K_{інв} = 7\,050 \text{ млн грн} / 67\,040 \text{ млн грн} = 10,5\%.$$

Отже, у разі встановлення наразі нових тарифів, використовуючи формулу 9 Методики розрахунку тарифів, рівень тарифу на 2026 рік мав би становити:

$$T_{ван} = 576,43 * (1 + 0,211 + 0,105) = 758,6 \text{ коп/10 т-км}$$

$$T_{пор} = 467,15 * (1 + 0,211 + 0,105) = 614,8 \text{ коп/10 т-км}$$

В той же час, розрахований тариф не може бути встановлено на сьогодні в рамках перегляду тарифів, зважаючи на низку нормативних актів, діючих в даній сфері, як то Збірник тарифів, коефіцієнти, що застосовуються до нього, Порядку перегляду тарифів тощо, а також необхідність розподілу вантажів за тарифними класами на виконання постанови Кабінету Міністрів України від 28.06.1997 №605 «Про заходи щодо поліпшення діяльності залізниць України у 1997 році залежно від транспортної складової в ціні продукції з метою суттєвого зниження тарифів на перевезення низьковартісних стратегічно важливих для держави вантажів. Встановлення єдиного тарифу для всіх без виключення вантажів призвело б до значно більшого, ніж запропоноване, зростання стратегічно важливих для держави і економіки вантажів. В таблиці нижче наглядно зображено рівень необхідної зміни діючих тарифів для приведення їх до розрахованих відповідно до Методики розрахунку тарифів.



ДОКУМЕНТ СЕД

Підписувач Кулеба Олексій Володимирович

Сертифікат 6FA97849F1B2570D04000000A5C7010053E10A00

Дійсний з 01.02.2026 20:49:00 по 01.02.2027 20:49:00

Міністерство розвитку громад
та територій України



10587/47/14-26 від 19.06.2026

Вантажі	Питома вага у ткм, %	Завантаження, тонн	Середня відстань, км	Тариф діючий, грн/вагон	Розрахунки відповідно до Методики для 2026 року		
					розрахунковий тариф, грн/вагон	необхідна індексація діючих тарифів, %	середньозважена індексація тарифів, %
вантажі 1 тарифного класу (руда, вугілля, мінеральні добрива, цукровий буряк, вапняк)	52%	65	616	20 374	30 385	49%	39%
вантажі 2 тарифного класу (зернові вантажі)	27%		631	25 385	31 101	23%	
вантажі 3 тарифного класу (чорні метали, брухт чорних металів)	10%		596	30 053	29 369	-2%	
позакласні низьковартісні (щебінь, гранвідсів, пісок, шлак, зола, баласт для доріг, перліт, сіль)	9%		403	10 525	19 886	89%	
порожні вагони з-під 1 та 2 тарифного класу		449		3 731	6 901	85%	73%
порожні вагони з-під 3 тарифного класу				5 982	6 901	15%	

В той же час слід враховувати й те, що процедура перегляду тарифів на перевезення вантажів залізничним транспортом у межах України та пов'язані з ними послуги визначається Порядком перегляду тарифів, який застосовується у разі зміни органами виконавчої влади рівня державних регульованих тарифів (індексації діючих) на послуги суб'єктів природних монополій та суб'єктів господарювання на суміжних ринках, в той час як Методика розрахунку тарифів визначає механізм формування нових тарифів нового Збірника тарифів. Проте при перегляді тарифів застосовуються положення пункту 2 розділу IV Методики розрахунку тарифів, відповідно до якого розраховується інвестиційна складова та на який здійснено посилення у Порядку перегляду тарифів.

Так, відповідно до розділу II Порядку перегляду тарифів, підставою для зміни рівня тарифів є зміна умов їх встановлення, що не залежать від господарської діяльності залізниць. При цьому тарифи підлягають перегляду та змінюються в разі, якщо рівень доходів від звичайної діяльності не забезпечує відшкодування поточних витрат залізниць, необхідних для виконання основного виду діяльності.

Розрахунки, виконані відповідно до формул, наведених у пункті 2 розділу II Порядку перегляду тарифів, свідчать зокрема про наступне.

Нестача доходів (ΔD) для покриття поточних витрат від звичайної діяльності (досягнення загального рівня беззбитковості) визначається за формулою 1, наведеною у Порядку перегляду тарифів, а саме:

$$\Delta D = E_{ze} + \Pi_{np} - D_{ze} - \Delta D_{pac}^{ind. maz.}$$

де E_{ze} - витрати зі звичайної діяльності (без урахування витрат, визначених частиною третьою статті 9 Закону України «Про природні монополії», та податку на прибуток) у прогностному (плановому) періоді, тис грн;



ДОКУМЕНТ СЕД

Підписувач Кулеба Олексій Володимирович

Сертифікат 6FA97849F1B2570D04000000A5C7010053E10A00

Дійсний з 01.02.2026 20:49:00 по 01.02.2027 20:49:00

Міністерство розвитку громад та територій України



10587/47/14-26 від 19.06.2026

$\Pi_{\text{гр}}$ - загальна сума витрат з податку на прибуток, яка складається з поточного податку на прибуток з урахуванням відстроченого податкового зобов'язання і відстроченого податкового активу, розрахована, виходячи з діючих тарифів на перевезення вантажів та пасажирів, тис грн;

$\Delta D_{\text{зе}}$ - доходи від звичайної діяльності залізниць (без урахування доходів, визначених частиною третьою статті 9 Закону України «Про природні монополії»), у тому числі доходи від перевезення вантажів та пасажирів, у прогностному (плановому) періоді в умовах діючих тарифів, тис грн;

$\Delta D_{\text{пас}}^{\text{індтар}}$ - прогнозне збільшення доходів від перевезення пасажирів за умови підвищення тарифів у прогностному (плановому) періоді, тис грн.

Так, для 2026 року $\Delta D = 127\,249\,509 + 0 - 113\,137\,146 - 0 = 14\,112\,364$ тис грн.

Нестача коштів (ΔK) на здійснення капітальних інвестицій визначається за формулою 2 Порядку перегляду тарифів:

$$\Delta K = IC_0 - IC_1$$

де IC_0 – інвестиційна складова, визначена відповідно до Методики розрахунку тарифів, на основі розроблених та затверджених інвестиційних програм до внесення змін до цих програм;

IC_1 – інвестиційна складова, визначена відповідно до Методики розрахунку тарифів, на основі розроблених та затверджених інвестиційних програм після внесення змін до цих програм.

Так, відповідно до формули 6 Методики розрахунку тарифів, інвестиційна складова визначається на основі розроблених та в установленому порядку затверджених інвестиційних програм і розраховується за формулою:

$$IC = K - A - I$$

де K - загальна сума коштів для фінансування інвестиційних програм у прогностному (плановому) періоді, грн;

A - амортизаційні відрахування у прогностному (плановому) періоді, грн;

I - кошти інших джерел фінансування інвестиційних програм, крім власних коштів, які передбачається отримати у прогностному (плановому) періоді, грн.

Загальна сума коштів для фінансування інвестиційних програм у прогностному (плановому) періоді визначається за формулою 7 Методики розрахунку тарифів:

$$K = \Phi\P + \text{ПКТ}$$



ДОКУМЕНТ СЕД

Підписувач Кулеба Олексій Володимирович

Сертифікат 6FA97849F1B2570D04000000A5C7010053E10A00

Дійсний з 01.02.2026 20:49:00 по 01.02.2027 20:49:00

Міністерство розвитку громад
та територій України



10587/47/14-26 від 19.06.2026

де ФІП - кошти, необхідні для фінансування капітальних інвестицій, передбачені інвестиційною програмою в частині перевезення вантажів, грн;

ПК_т - кошти для повернення у прогностному (плановому) періоді позикового капіталу, залученого для фінансування капітальних інвестицій, грн.

Кошти для повернення у прогностному (плановому) періоді позикового капіталу розраховуються за формулою 8 Методики розрахунку тарифів:

$$\text{ПК}_t = \sum_{j=1}^m \text{ПК}_{tj}$$

де j - кількість договорів на залучення позикового капіталу ($j = 1, 2, \dots, m$) для фінансування капітальних інвестицій;

ПК_{tj} - розмір відшкодування основної суми позикового капіталу за j -м договором протягом періоду регулювання, грн.

$$K = 27\,993\,437^{**} + 4\,087\,170^* = 32\,080\,607 \text{ тис грн}$$

$$IC = 32\,080\,607 - 13\,870\,283^{***} - 11\,160\,231^{**} = 7\,050\,093 \text{ тис грн}$$

$$\Delta K = 7\,050\,093 - 0 = 7\,050\,093 \text{ тис грн}$$

Потреба в доходах від вантажних перевезень у прогностному (плановому) періоді визначена за формулою 3 Порядку перегляду тарифів:

$$D_{\text{ен потр}}^{\text{всн}} = D_{\text{ен}}^{\text{всн}} + \Delta D + \frac{\Delta K}{100 - R_{\text{пр}}} \times 100$$

де $D_{\text{ен потр}}^{\text{всн}}$ - потреба в доходах від перевезення вантажів у межах України та на прогностний (плановий) період, тис грн;

$D_{\text{ен}}^{\text{всн}}$ - доходи від перевезення вантажів у межах України в прогностному (плановому) періоді в умовах діючих тарифів, тис грн;

ΔK - нестача коштів на здійснення капітальних інвестицій, тис грн;

$R_{\text{пр}}$ - ставка податку на прибуток, визначена згідно з чинним законодавством, 18%.

$$D_{\text{ен потр}}^{\text{всн}} = 61\,630\,312 + 14\,112\,364 + 7\,050\,093 / (100 - 18) \times 100 = 84\,340\,350 \text{ тис грн}$$

*- розділ V «Інформація щодо отримання та повернення залучених коштів» проекту консолідованого фінансового плану АТ «Укрзалізниця» на 2026 рік

** - інвестиційна програма фінансування капітальних інвестицій на 2026 рік АТ «Укрзалізниця»

*** - розділ I проекту консолідованого фінансового плану АТ «Укрзалізниця» на 2026 рік



ДОКУМЕНТ СЕД

Підписувач Кулеба Олексій Володимирович

Сертифікат 6FA97849F1B2570D04000000A5C7010053E10A00

Дійсний з 01.02.2026 20:49:00 по 01.02.2027 20:49:00

Міністерство розвитку громад
та територій України



10587/47/14-26 від 19.06.2026

Відповідно до пункту 5 розділу 2 Порядку перегляду тарифів встановлено обмеження щодо розмірів зміни рівня тарифів, а саме – тарифи змінюються в розмірі, що не перевищує розрахованого індексу зміни рівня тарифів (r) та не є нижчим від індексу цін виробників промислової продукції відповідно до основних прогнозних макропоказників економічного і соціального розвитку України, схвалених відповідною постановою Кабінету Міністрів України. При цьому, відповідно до пункту 4 розділу 2 Порядку перегляду тарифів, індекс зміни рівня тарифів (r) визначається за формулою (%):

$$r = \frac{D_{\text{ен}}^{\text{факт}}}{D_{\text{ен}}^{\text{прог}}} \times 100$$

Так, індекс зміни рівня тарифів у 2026 році, розрахований за формулою, складає 136,8%, а, відповідно до постанови Кабінету Міністрів України від 6 серпня 2025 року № 946 «Про схвалення Прогнозу економічного і соціального розвитку України на 2026-2028 роки» (далі – постанова КМУ №946), ІЦВ (грудень до грудня попереднього року) у 2026 році прогнозується в розмірі 111,3%, тож запропонована зміна рівня тарифів з 1 серпня 2026 року на 30% (крім тарифів для порожніх вагонів) та уніфікація тарифів для порожніх вагонів, що в середньорічному розрахунку у 2026 році становитиме 13,9%, знаходиться в межах встановленого Порядком перегляду тарифів діапазону. При цьому, слід зауважити, що, як зазначалось вище, за період з липня 2022 року до квітня 2026 року фактичний ІЦВ склав 252,1%, що значно вище від прогнозних значень відповідних періодів.

Відповідно до пункту 6 розділу 2 Порядку перегляду тарифів, фінансово-економічне обґрунтування необхідності зміни рівня тарифів складено та додано до проєкту наказу відповідно до обсягів перевезень за звітні та прогнозні періоди за формами, наведеними в додатках до Порядку перегляду тарифів.

Керуючись наведеним, доцільною є зміна рівня діючих тарифів на 30% з 1 серпня 2026 року (крім для порожніх вагонів) з одночасною уніфікацією тарифів на перевезення порожніх вагонів з метою принаймні часткового покриття зростання вартості витрат на товари та послуги, які споживає залізничний транспорт під час здійснення діяльності з перевезень. В середньорічному розрахунку у 2026 році таке зростання сумарно становитиме 13,9 (фактичний індекс зміни рівня тарифів наведено у додатку 3). Такий рівень зміни тарифів не перевищує розрахованого індексу зміни рівня тарифів та, поміж іншого, враховує державну підтримку у 2025 році для забезпечення безперебійного функціонування АТ «Укрзалізниця» на суму 11,2 млрд грн (ліквідність) та запровадження у 2026 році експериментального проєкту з упровадження механізму державного замовлення на здійснення залізничних пасажирських перевезень. Так, забезпечення у 2026 році фінансування державного замовлення на здійснення залізничних пасажирських перевезень у внутрішньому сполученні в обсязі 16 млрд грн створить передумови для вивільнення частини фінансових ресурсів товариства та їх подальшого спрямування на підтримання належного технічного стану основних засобів, задіяних у вантажних перевезеннях.

При цьому, зміна рівня тарифів пропонується на однаковий відсоток для перевезень всіх тарифних класів, оскільки, по-перше, такий підхід не призведе



Підписувач Кулеба Олексій Володимирович
Сертифікат 6FA97849F1B2570D04000000A5C7010053E10A00
Дійсний з 01.02.2026 20:49:00 по 01.02.2027 20:49:00



10587/47/14-26 від 19.06.2026

до додаткових звинувачень у дискримінації по відношенню до окремих тарифних класів вантажів, по-друге, попередні накази, які мали на меті зближення тарифних класів та відповідно різні відсотки зміни рівня тарифів для різних тарифних класів, викликали велику кількість оскаржень.

Зазначеного пропонується досягти шляхом зміни коефіцієнтів, що застосовуються до тарифів Збірника тарифів.

Реалізація такого наказу дозволить за прогнозними розрахунками одержати додаткові доходи АТ «Укрзалізниця», завдяки чому збільшити фінансову можливість АТ «Укрзалізниця» на часткове покриття дефіциту коштів у 2026 році, що є недостатньо для збалансування ліквідності протягом 2026 року.

Зміна транспортної складової (інфраструктурної складової, індексація якої пропонується проєктом наказу) в кінцевій ціні продукції за умови впровадження наказу складе від 0,2% до 7,9%.

№ з/п	Найменування вантажів	Частка транспортної (інфраструктурної складової тарифу) складової в кінцевій ціні продукції (з урахуванням порожнього рейсу) в умовах		Відхилення по відношенню до діючих в умовах зміни тарифів з 01.08.2026, % (гр.4-гр.3)
		діючих тарифів, %	зміни тарифів з 01.08.2026, %	
1	2	3	4	5
1	Вугілля	6,3%	8,4%	2,1%
2	Руда залізна	9,4%	12,9%	3,4%
3	Чорні метали	1,5%	1,8%	0,4%
4	Зернові (пшениця)	5,4%	7,1%	1,7%
5	Вапняк	61,6%	68,6%	7,0%
6	Бензин	0,6%	0,7%	0,2%
7	Кокс	3,3%	4,5%	1,1%
8	Цемент	7,3%	9,6%	2,3%
9	Брухт чорних металів	8,4%	10,2%	1,8%
10	Нафта	1,8%	2,4%	0,6%
11	Щебінь	50,2%	58,1%	7,9%
12	Цукор	1,7%	2,3%	0,6%
13	Сіль	14,8%	19,3%	4,6%

Посилання на відповідні інформаційно-аналітичні джерела, які були використані під час визначення частки транспортної складової в кінцевій ціні продукції за умови зміни тарифів, наведено у додатку.



Визначення основних груп (підгруп), на які проблема справляє вплив:

ДОКУМЕНТ СЕД

Підписувач Кулеба Олексій Володимирович

Сертифікат 6FA97849F1B2570D04000000A5C7010053E10A00

Дійсний з 01.02.2026 20:49:00 по 01.02.2027 20:49:00

Міністерство розвитку громад та територій України



10587/47/14-26 від 19.06.2026

Групи (підгрупи)	Так	Ні
Громадяни		-
Держава	+	
Суб'єкти господарювання*	+	

*Кількість суб'єктів господарювання станом на 01 січня 2026 року – 3022 (кількість потенційних учасників перевізного процесу періодично змінюється).

Суб'єкти господарювання на ринку залізничних вантажних перевезень:
перевізник;

вантажовідправники, вантажоодержувачі, які є учасниками процесу перевезення залізничним транспортом вантажів.

Вплив на суб'єктів великого, середнього та малого підприємництва від зміни державних регульованих тарифів на перевезення вантажів до кінця 2026 року (в середньорічному розрахунку) складе 13,9%.

II. Цілі державного регулювання

Головною ціллю державного регулювання є перегляд тарифів на перевезення вантажів у зв'язку з тим, що рівень доходів від звичайної діяльності не забезпечує відшкодування поточних витрат залізничного транспорту, з метою забезпечення безперебійного функціонування перевізного процесу в умовах воєнного стану, забезпечення живучості (інституційної спроможності та фінансової стабільності) АТ «Укрзалізниця» для спроможності виконання завдань і замовлень з перевезень вантажів залізничним транспортом, в т.ч. виконання замовлень органів державної влади і органів військового управління, що реалізується тільки шляхом прийняття відповідного проекту наказу Міністерства розвитку громад та територій України, яким будуть внесені зміни до Коефіцієнтів, що застосовуються до тарифів Збірника тарифів.

III. Визначення та оцінка альтернативних способів досягнення цілей

1. Визначення альтернативних способів.

Вид альтернативи	Опис альтернативи
Альтернатива 1	Збереження чинного регулювання без державної підтримки.
Альтернатива 2	Прийняття повної індексації коефіцієнтів на рівні фактичного ІЦВ липня 2022 року – квітня 2026 року (252,1%) – тобто збільшення тарифів на 152,1% з 1 серпня 2026 року.
Альтернатива 3	Прийняття часткової поетапної індексації коефіцієнтів на рівні 30% з 1 серпня 2026 року (крім для порожніх вагонів) та одночасної уніфікації тарифів на перевезення порожніх вагонів (середньорічно у 2026 році 13,9%) з урахуванням



ДОКУМЕНТ СЕД

Підписувач Кулеба Олексій Володимирович

Сертифікат 6FA97849F1B2570D04000000A5C7010053E10A00

Дійсний з 01.02.2026 20:49:00 по 01.02.2027 20:49:00

Міністерство розвитку громад
та територій України



10587/47/14-26 від 19.06.2026

	державного замовлення на здійснення залізничних пасажирських перевезень у внутрішньому сполученні.
Альтернатива 4	Уніфікація тарифів (всі класи з єдиним коефіцієнтом на прикладі діючого коефіцієнту для вантажів 3 тарифного класу) з 1 серпня 2026 року
Альтернатива 5	Державна підтримка без зміни рівня тарифів
Альтернатива 6	Оптимізація витрат АТ «Укрзалізниця» без зміни рівня тарифів для покриття дефіциту ліквідності понад 26 млрд грн.

2. Оцінка вибраних альтернативних способів досягнення цілей.

Оцінка впливу на сферу інтересів держави.

Вид альтернативи	Вигоди	Витрати
Альтернатива 1	-	Часткова зупинка руху поїздів через скасування ремонтних програм. Зупинка сплати товариством по фінансових зобов'язаннях. Погіршення технічного стану рухомого складу і залізничної інфраструктури, як стратегічних активів держави з неможливістю його відновлення у середньостроковій перспективі. Неможливість забезпечення безперебійного перевізного процесу в умовах воєнного стану, невиконання завдань і замовлень органів державної влади і органів військового управління. Ризик неможливості забезпечення перевезення вантажів, евакуаційних рейсів промислових підприємств, гуманітарної допомоги, вантажів для забезпечення обороноздатності держави.
Альтернатива 2	Забезпечення безперебійного перевізного процесу в умовах воєнного стану, виконання завдань і замовлень органів державної влади і органів військового управління.	-



ДОКУМЕНТ СЕД

Підписувач Кулеба Олексій Володимирович
Сертифікат 6FA97849F1B2570D04000000A5C7010053E10A00
Дійсний з 01.02.2026 20:49:00 по 01.02.2027 20:49:00

Міністерство розвитку громад та територій України



10587/47/14-26 від 19.06.2026

	Забезпечення перевезення вантажів, евакуаційних рейсів промислових підприємств, гуманітарної допомоги, вантажів для забезпечення обороноздатності держави. Позитивний вплив на розвиток виробництва та міжнародну торгівлю в Україні. Можливості для залучення інвестицій шляхом формування позитивного іміджу перевізника АТ «Укрзалізниця», який в змозі вчасно виконувати власні зобов'язання, відновлювати інфраструктуру та забезпечувати перевезення навіть у режимі воєнного стану, забезпечувати виконання міжнародних зобов'язань. Підвищення надійності залізничної інфраструктури, як стратегічного активу держави. Збільшення надходжень до Державного бюджету у сумі близько 2,3 млрд грн.	
Альтернатива 3	Забезпечення безперебійного функціонування перевізного процесу в умовах воєнного стану, виконання завдань і замовлень органів державної влади і органів військового управління. Забезпечення перевезення вантажів, евакуаційних рейсів промислових підприємств, гуманітарної допомоги, вантажів для забезпечення обороноздатності держави. Позитивний вплив на розвиток виробництва та міжнародну торгівлю в Україні. Можливості для залучення інвестицій шляхом формування позитивного іміджу перевізника АТ «Укрзалізниця», який в змозі вчасно виконувати власні зобов'язання, відновлювати інфраструктуру, забезпечувати перевезення навіть у режимі воєнного стану, забезпечувати виконання міжнародних зобов'язань. Підтримка поточного стану залізничної інфраструктури.	Додаткові надходження до Державного бюджету у 2026 році за рахунок прийняття цього наказу не прогнозуються



ДОКУМЕНТ СЕД

Підписувач Кулеба Олексій Володимирович

Сертифікат 6FA97849F1B2570D04000000A5C7010053E10A00

Дійсний з 01.02.2026 20:49:00 по 01.02.2027 20:49:00

Міністерство розвитку громад та територій України



10587/47/14-26 від 19.06.2026

Альтернатива 4	Забезпечення безперебійного функціонування перевізного процесу в умовах воєнного стану, виконання завдань і замовлень органів державної влади і органів військового управління. Забезпечення перевезення вантажів, евакуаційних рейсів промислових підприємств, гуманітарної допомоги, вантажів для забезпечення обороноздатності держави. Позитивний вплив на розвиток виробництва та міжнародну торгівлю в Україні. Можливості для залучення інвестицій шляхом формування позитивного іміджу перевізника АТ «Укрзалізниця», який в змозі вчасно виконувати власні зобов'язання, відновлювати інфраструктуру, забезпечувати перевезення навіть у режимі воєнного стану, забезпечувати виконання міжнародних зобов'язань. Підтримка поточного стану залізничної інфраструктури.	Додаткові надходження до Державного бюджету України у 2026 році за рахунок прийняття цього наказу не прогнозуються
Альтернатива 5	Стабільна робота стратегічного підприємства АТ «Укрзалізниця» впродовж поточного року. Забезпечення безперебійного функціонування перевізного процесу в умовах воєнного стану, виконання завдань і замовлень органів державної влади і органів військового управління. Забезпечення перевезення вантажів, евакуаційних рейсів промислових підприємств, гуманітарної допомоги, вантажів для забезпечення обороноздатності держави. Можливості для залучення інвестицій шляхом формування позитивного іміджу перевізника АТ «Укрзалізниця», який в змозі вчасно виконувати власні зобов'язання, відновлювати інфраструктуру, забезпечувати перевезення навіть у режимі воєнного стану, забезпечувати виконання міжнародних зобов'язань.	Додаткова підтримка на державному рівні шляхом виділення коштів з державного бюджету на покриття дефіциту від діяльності АТ «Укрзалізниця» в 2026.



ДОКУ

Підписувач Кулеба Олексій Володимирович
 Сертифікат 6FA97849F1B2570D04000000A5C7010053E10A00
 Дійсний з 01.02.2026 20:49:00 по 01.02.2027 20:49:00

Міністерство розвитку громад
та територій України



10587/47/14-26 від 19.06.2026

	Підтримка поточного стану залізничної інфраструктури.	
Альтернатива 6	-	Масштабна реалізація додаткових внутрішніх заходів на суму понад 26 млрд грн в 2026 році з урахуванням уже передбачених заходів внутрішньої оптимізації в розмірі 10,2 млрд грн. Зокрема шляхом закриття малодіяльних дільниць та станцій (7,630 км (30% мережі), 237 дільниць, 403 станції) з ефектом на понад 0,1 млрд грн, скорочення фінансування капітальних інвестицій на суму 6,9 млрд грн, стримування заробітної плати (скасування запланованого підвищення посадових окладів в 2026 році на 10%, в 2027 році на 10%) – 5,1 млрд грн, може мати суттєві негативні наслідки для держави. Зазначені заходи можуть призвести до зниження транспортної доступності прифронтових територій, послаблення логістичної та оборонної спроможності країни, погіршення передумов для економічного відновлення регіонів, а також до виникнення значних соціальних ризиків, пов'язаних зі скороченням зайнятості та відтоком кваліфікованих кадрів із залізничної галузі. У довгостроковій перспективі сукупний економічний та соціальний ефект від таких наслідків може перевищити витрати держави на впровадження механізмів належного фінансування залізничної інфраструктури та індексації тарифів на



ДОКУМЕНТ СЕД

Підписувач Кулеба Олексій Володимирович
 Сертифікат 6FA97849F1B2570D04000000A5C7010053E10A00
 Дійсний з 01.02.2026 20:49:00 по 01.02.2027 20:49:00

Міністерство розвитку громад
 та територій України



10587/47/14-26 від 19.06.2026

		вантажні перевезення для забезпечення безперебійної роботи залізничного транспорту.
--	--	---

Оцінка впливу на сферу інтересів суб'єктів господарювання.

Показник	Великі та середні**	Малі	Мікро	Разом
Кількість суб'єктів господарювання, що підпадають під дію регулювання, одиниць*	3022	-	-	3022
Питома вага групи у загальній кількості, відсотків	100	-	-	100

*Кількість суб'єктів господарювання, що підпадають під дію регулювання, за групами визначити неможливо, оскільки, за інформацією Держстату, суб'єкт господарювання може належати до групи «Великі», при цьому частка перевезень залізничним транспортом буде зовсім незначна, та навпаки. За експертною оцінкою АТ «Укрзалізниця» суб'єктами господарювання груп «Малі» та «Мікро», на яких регуляторний акт вплине, є незначним і його неможливо оцінити у зв'язку з тим, що вантажні залізничні перевезення економічно доцільно використовувати лише для перевезень масових вантажів.

**Приблизна оціночна кількість суб'єктів господарювання (вантажовідправники, вантажоодержувачі, які є учасниками процесу перевезення залізничним транспортом вантажів) за даними АТ «Укрзалізниця», крім власне перевізника.

Вид альтернативи	Вигоди	Витрати
Альтернатива 1	Залишення тарифів на існуючому рівні, відсутність збільшення витрат на перевезення	Відтік кваліфікованих кадрів, неможливість реалізації проєктів з ремонту та обслуговування локомотивного парку, колій, об'єктів залізничної інфраструктури та незадовільний фінансовий стан АТ «Укрзалізниця» призведуть до неможливості забезпечення потреб підприємств в перевезеннях вантажів залізничним транспортом. Суттєво більше підвищення вартості перевезень у майбутньому в разі подальшого відтермінування питання щорічної індексації тарифів.
Альтернатива 2	Забезпечення потреб підприємств в безпечних перевезеннях в довгостроковій	Збільшення витрат на оплату перевезень вантажів залізничним транспортом на 40,7 млрд грн у 2026 році, в тому числі для вантажів 1



ДОКУМЕНТ СЕД

Підписувач Кулеба Олексій Володимирович

Сертифікат 6FA97849F1B2570D04000000A5C7010053E10A00

Дійсний з 01.02.2026 20:49:00 по 01.02.2027 20:49:00

Міністерство розвитку громад та територій України



10587/47/14-26 від 19.06.2026

	перспективі покращенням послуг	з якості	тарифного класу (руда, вугілля, цемент, вапняк, мінеральні добрива тощо) – 15,3 млрд грн, 2 тарифного класу (зернові, лісові, кокс, темні нафтопродукти тощо) – 11,1 млрд грн, 3 тарифного класу (світлі нафтопродукти, чорні метали і брухт, автомобілі, устаткування тощо) – 4,5 млрд грн, позакласні низьковартісні (щебінь та баласт для доріг, перліт, пісок, грандвідсів, шлаки, зола, сіль, к/м Галіт) – 2 млрд грн, інші вантажі – 0,7 млрд грн, порожні вагони – 4,1 млрд грн, послуги, пов'язані з перевезенням, – 2,8 млрд грн.
Альтернатива 3	Забезпечення потреб підприємств в безпечних перевезеннях в коротко та середньостроковій перспективі		Збільшення витрат на оплату перевезень вантажів залізничним транспортом на 8,6 млрд грн у 2026 році, в тому числі для вантажів 1 тарифного класу (руда, вугілля, цемент, вапняк, мінеральні добрива тощо) – 3 млрд грн, 2 тарифного класу (зернові, лісові, кокс, темні нафтопродукти тощо) – 2,2 млрд грн, 3 тарифного класу (світлі нафтопродукти, чорні метали і брухт, автомобілі, устаткування тощо) – 0,9 млрд грн, позакласні низьковартісні (щебінь та баласт для доріг, перліт, пісок, грандвідсів, шлаки, зола, сіль, к/м Галіт) – 0,4 млрд грн, інші вантажі – 0,1 млрд грн, порожні вагони – 1,4 млрд грн, послуги, пов'язані з перевезенням, – 0,6 млрд грн.
Альтернатива 4	Забезпечення потреб підприємств в безпечних перевезеннях в коротко та середньостроковій перспективі		Збільшення витрат на оплату перевезень вантажів залізничним транспортом на 12,5 млрд грн у 2026 році, в тому числі для вантажів 1 тарифного класу (руда, вугілля, цемент, вапняк, мінеральні добрива тощо) – 5,5 млрд грн (зміна тарифів +55%), 2 тарифного класу (зернові, лісові, кокс, темні нафтопродукти тощо) – 2,5 млрд грн (зміна тарифів +34%), позакласні низьковартісні (щебінь та баласт для доріг, перліт, пісок, грандвідсів, шлаки, зола, сіль, к/м Галіт) – 1,6 млрд грн (зміна тарифів +120%), інші вантажі – 0,2 млрд грн, порожні вагони – 2,3 млрд грн.



ДОКУМЕНТ СЕД

Підписувач Кулеба Олексій Володимирович
Сертифікат 6FA97849F1B2570D04000000A5C7010053E10A00
Дійсний з 01.02.2026 20:49:00 по 01.02.2027 20:49:00



10587/47/14-26 від 19.06.2026

		грн (зміна тарифів для більшості +97%), послуги, пов'язані з перевезенням, – 0,4 млрд грн (зміна тарифів +23%).
Альтернатива 5	Залишення тарифів на існуючому рівні, відсутність збільшення витрат на перевезення	-
Альтернатива 6	Залишення тарифів на існуючому рівні, відсутність збільшення витрат на перевезення	Масштабна реалізація додаткових внутрішніх заходів на суму понад 26 млрд грн в 2026 році з урахуванням уже передбачених заходів внутрішньої оптимізації в розмірі 10,2 млрд грн. Зокрема шляхом закриття малодіяльних дільниць та станцій 7,630 км (30% мережі), 237 дільниць, 403 станції з ефектом на понад 0,1 млрд грн, скорочення фінансування капітальних інвестицій на суму 6,9 млрд грн, стримування заробітної плати (скасування запланованого підвищення посадових окладів в 2026 році на 10%, в 2027 році на 10%) – 5,1 млрд грн, може мати суттєві негативні наслідки для держави. Зазначені заходи можуть призвести до зниження транспортної доступності прифронтових територій, послаблення логістичної та оборонної спроможності країни, погіршення передумов для економічного відновлення регіонів, а також до виникнення значних соціальних ризиків, пов'язаних зі скороченням зайнятості та відтоком кваліфікованих кадрів із залізничної галузі. У довгостроковій перспективі сукупний економічний та соціальний ефект від таких наслідків може перевищити витрати держави на впровадження механізмів належного фінансування залізничної інфраструктури та індексації тарифів на вантажні перевезення для забезпечення безперебійної роботи залізничного транспорту.

Оцінка впливу на сферу інтересів АТ «Укрзалізниця».



ДОКУМЕНТ СЕД

Підписувач Кулеба Олексій Володимирович

Сертифікат 6FA97849F1B2570D04000000A5C7010053E10A00

Дійсний з 01.02.2026 20:49:00 по 01.02.2027 20:49:00

Міністерство розвитку громад
та територій України

10587/47/14-26 від 19.06.2026

Вид альтернативи	Вигоди	Витрати
Альтернатива 1	-	Критична ситуація з ліквідністю та реальна загроза зупинки роботи залізничного транспорту. Дефіцит коштів понад 26 млрд грн. З урахуванням заходів для покращення фінансового стану з очікуваним економічним ефектом близько 10,2 млрд грн, очікується: впровадження заходів по скороченню витрат на оплату праці (неповний робочий тиждень, відпустки за свій рахунок, скорочення персоналу через закриття ремонтних підприємств, тощо); часткова зупинка руху поїздів через скасування ремонтних програм; зупинка сплати товариством по фінансових зобов'язаннях. Неможливість стабільного функціонування, зокрема здійснення безперебійного перевізного процесу, ремонту, обслуговування, відновлення активів залізничної інфраструктури. Відсутність своєчасної індексації тарифів призведе до: - погіршення фінансового стану АТ «Укрзалізниця» до рівня неможливості фінансування першочергових операційних витрат, а також повної відсутності коштів для фінансування інвестиційної програми та обслуговування кредитів; - втрати кваліфікованого персоналу через неринковий рівень заробітної плати, рівень чистого відтоку якого



ДОКУМЕНТ СЕД

Підписувач Кулеба Олексій Володимирович

Сертифікат 6FA97849F1B2570D04000000A5C7010053E10A00

Дійсний з 01.02.2026 20:49:00 по 01.02.2027 20:49:00

Міністерство розвитку громад
та територій України

10587/47/14-26 від 19.06.2026

		прискорився в останні місяці до -1,5 тис осіб щомісяця (станом на травень 2026 року – 49 тис відкритих вакансій); • відсутності коштів з початку 2026 року на ремонт локомотивів, колій та інших об'єктів інфраструктури, які експлуатуються понад 40 років; • зупинки роботи ремонтних підприємств, на яких працює понад 10 тис осіб, без можливості швидкого відновлення виробництва. Аналоги таких підприємств в Україні відсутні; • зростання соціального напруження та збільшення кількості судових позовів через невиконання окремих соціальних зобов'язань.
Альтернатива 2	Прийняття регуляторного акта, за прогностичними розрахунками, дозволить АТ «Укрзалізниця» отримати у 2026 році додаткові доходи від перевезень вантажів у розмірі 40,7 млрд грн у 2026 році. Це дасть змогу подолати кризову фінансову ситуацію, та сформувати бездефіцитний грошовий потік, що, у свою чергу, дозволить: - забезпечити покриття поточного дефіциту коштів у сумі понад 26 млрд грн; - збільшити фінансування на ремонті основних засобів / фінансування капітальних інвестицій.	-
Альтернатива 3	Прийняття регуляторного акта за прогностичними розрахунками дозволить АТ «Укрзалізниця» отримати додаткові доходи від вантажних перевезень у розмірі 8,6 млрд грн у 2026 році. Це дасть змогу частково зменшити дефіцит коштів у 2026 році, що є недостатньо	Потребує подальших кроків щодо суттєвої оптимізації витрат, які вживались протягом останніх років і призвели до помітного скорочення реального рівня витрат на експлуатацію залізничної інфраструктури та рухомого складу, зокрема в 2026 році:



ДОКУМЕНТ СЕД

Підписувач Кулеба Олексій Володимирович
 Сертифікат 6FA97849F1B2570D04000000A5C7010053E10A00
 Дійсний з 01.02.2026 20:49:00 по 01.02.2027 20:49:00

Міністерство розвитку громад
та територій України



10587/47/14-26 від 19.06.2026

	для збалансування ліквідності протягом 2026 року. В такому випадку для балансування ліквідності: в 2026 році необхідно вжити додаткових заходів внутрішньої оптимізації УЗ (недофінансування капітальних інвестицій, реалізації непрофільних активів тощо), скорочення витрат на електроенергію шляхом укладання договору з Енергоатомом тощо.	- передбачається скорочення кількості персоналу на 6,9 тис осіб; - подовження призупинення виплат по колективних договорах (триває з 2022 року); - оптимізація непрофільних активів (медичні та оздоровчі заклади, гуртожитки, кар'єри, 10 підрозділів (вагоноремонтний напрямок), котельні, відмова від права постійного користування земельними ділянками тощо); - скорочення капітальних інвестицій за власні кошти; - додаткова оптимізація витрат на персонал (укрупнення структур, оптимізація сервісних функцій).
Альтернатива 4	Прийняття регуляторного акта за прогностичними розрахунками дозволить АТ «Укрзалізниця» отримати додаткові доходи від вантажних перевезень у розмірі 12,5 млрд грн у 2026 році. Це дасть змогу частково зменшити дефіцит коштів у 2026 році, що є недостатньо для збалансування ліквідності протягом 2026 року. В такому випадку для балансування ліквідності: в 2026 році необхідно вжити додаткових заходів внутрішньої оптимізації УЗ (недофінансування капітальних інвестицій, реалізації непрофільних активів тощо), скорочення витрат на електроенергію шляхом укладання договору з Енергоатомом тощо;	Потребує подальших кроків щодо суттєвої оптимізації витрат, які вживались протягом останніх років і призвели до помітного скорочення реального рівня витрат на експлуатацію залізничної інфраструктури та рухомого складу, зокрема в 2026 році: - передбачається скорочення кількості персоналу на 6,9 тис осіб; - подовження часткового призупинення виплат по колективних договорах (триває з 2022 року); - оптимізація непрофільних активів (медичні та оздоровчі заклади, гуртожитки, кар'єри, 10 підрозділів (вагоноремонтний напрямок), котельні, відмова від права постійного користування земельними ділянками тощо); - скорочення капітальних інвестицій за власні кошти; - додаткова оптимізація витрат на персонал (укрупнення структур, оптимізація сервісних функцій).



ДОКУМЕНТ СЕД

Підписувач Кулеба Олексій Володимирович

Сертифікат 6FA97849F1B2570D04000000A5C7010053E10A00

Дійсний з 01.02.2026 20:49:00 по 01.02.2027 20:49:00

Міністерство розвитку громад
та територій України

10587/47/14-26 від 19.06.2026

Альтернатива 5	Забезпечення стабільної діяльності та безперебійного перевізного процесу. Вихід на беззбитковий рівень, покриття дефіциту коштів у 2026 році понад 26 млрд грн	Додаткова підтримка на державному рівні шляхом забезпечення покриття дефіциту від діяльності АТ «Укрзалізниця» шляхом фінансування з резервного фонду державного бюджету, скасування ставки по податку на землю тощо
Альтернатива 6	Закриття малодіяльних залізничних ділянок та станцій у довгостроковій перспективі може забезпечити певний позитивний економічний ефект за рахунок скорочення витрат на їх утримання та експлуатацію.	Якщо для компенсації дефіциту коштів АТ «Укрзалізниця» буде змушене вдатися до закриття малодіяльних ділянок і станцій, 7,630 км (30% мережі), 237 ділянок, 403 станції з ефектом на понад 0,1 млрд грн масштабного скорочення фінансування капітальних інвестицій на суму – 6,9 млрд грн, а також стримування зростання заробітної плати (скасування запланованого підвищення посадових окладів в 2026 році на 10%, такі заходи можуть забезпечити лише короткостроковий фінансовий ефект. Водночас реалізація зазначених рішень потребує значного часу, а до моменту отримання економії коштів фінансовий стан товариства може суттєво погіршитися. Зокрема, скорочення капітальних інвестицій призведе до подальшого накопичення зношеності інфраструктури та рухомого складу, зростання ризиків аварійності й технологічних відмов. Стимування зростання заробітної плати можуть спричинити прискорення відтоку кваліфікованих працівників, дефіцит критично важливих професій та ускладнення забезпечення безперебійної роботи виробничих підрозділів. За несприятливого розвитку подій



ДОКУМЕНТ СЕД

Підписувач Кулеба Олексій Володимирович
Сертифікат 6FA97849F1B2570D04000000A5C7010053E10A00
Дійсний з 01.02.2026 20:49:00 по 01.02.2027 20:49:00

Міністерство розвитку громад
та територій України



10587/47/14-26 від 19.06.2026

		це може зумовити необхідність зупинення діяльності окремих виробничих філій і вагоноремонтних підприємств, суттєве обмеження перевізних спроможностей залізничного транспорту та створення ризиків системної транспортної кризи, що матиме негативні наслідки для економіки та обороноздатності України.
--	--	--

Витрати, які виникають внаслідок дії регуляторного акта

Сумарні витрати за альтернативами	Сума витрат, гривень
Альтернатива 1	Не спричинить збільшення витрат на оплату перевезень залізничним транспортом.
Альтернатива 2	Збільшення витрат на оплату перевезень вантажів залізничним транспортом на 40,7 млрд грн у 2026 році.
Альтернатива 3	Збільшення витрат на оплату перевезень вантажів залізничним транспортом на 8,6 млрд грн у 2026 році.
Альтернатива 4	Збільшення витрат на оплату перевезень вантажів залізничним транспортом на 12,5 млрд грн у 2026 році.
Альтернатива 5	Не спричинить збільшення витрат на оплату перевезень залізничним транспортом.
Альтернатива 6	Не спричинить збільшення витрат на оплату перевезень залізничним транспортом.

Орієнтовний розрахунок зміни доходів від перевезень за умови індексації тарифів на перевезення вантажів (альтернатива 2)

Вантажі та послуги	2026 рік (очікуваний без зміни тарифів)		К діючий	К новий з 01.08. 2026	Зміна рівня тарифів з 01.08. 2026	Зміна рівня доходів у 2026 році, тис. грн
	Вантажо-обіг, тис. т-км	Доходи (за державними регульованими тарифами), тис.грн.				
Середньорічний К зміни доходів						1,660



ДОКУМЕНТ СЕД

Підписувач Кулеба Олексій Володимирович
Сертифікат 6FA97849F1B2570D04000000A5C7010053E10A00
Дійсний з 01.02.2026 20:49:00 по 01.02.2027 20:49:00

Міністерство розвитку громад та територій України



10587/47/14-26 від 19.06.2026

Разом (послуги+перевезення)		61 630 312				40 687 606
в т.ч. від перевезень:	95 671 313	57 443 050				37 896 402
вантажі 1 тарифного класу <i>руда, вугілля, цемент, вапняк, мінеральні добрива</i>	49 863 452	23 239 966	4,083	10,293	2,521	15 331 900
вантажі 2 тарифного класу <i>зернові, лісові, кокс, темні нафтопродукти</i>	26 267 608	16 879 540	4,729	11,922	2,521	11 135 792
вантажі 3 тарифного класу <i>світлі нафтопродукти, чорні метали і брухт, автомобілі, устаткування</i>	9 386 535	6 889 974	6,327	15,950	2,521	4 545 463
позакласні низьковартісні <i>щебінь та баласт для доріг, перліт, пісок, грандвідсів, шлаки, зола, сіль, к/м Галіт</i>	8 193 593	3 062 824	2,882	7,266	2,521	2 020 610
інші позакласні	1 960 124	1 130 382			2,521	745 737
порожні вагони, у т.ч.		6 240 363				4 116 900
схема 14 (з-під вантажів 1, 2 класу)		5 189 965	3,205	8,080	2,521	3 423 930
схема 14 (з-під вантажів 3 класу)		1 050 398	5,139	12,955	2,521	692 970
в т.ч. додаткові послуги		4 187 262	5,139	12,955	2,521	2 791 204

Орієнтовний розрахунок зміни доходів від перевезень за умови запропонованої індексації тарифів на перевезення вантажів (альтернатива 3)

Вантажі та послуги	2026 рік (очікуваний без зміни тарифів)		К діючий	К новий з 01.08. 2026	Зміна рівня тарифів з 01.08. 2026	Зміна рівня доходів у 2026 році, тис. грн
	Вантажо-обіг, тис. т-км	Доходи (за державними регульованим и тарифами), тис.грн.				
Середньорічний К зміни доходів						1,139
Разом (послуги+перевезення)		61 630 312				8 571 546
в т.ч. від перевезень:	95 671 313	57 443 050				8 021 013
вантажі 1 тарифного класу <i>руда, вугілля, цемент, вапняк, мінеральні добрива</i>	49 863 452	23 239 966	4,083	5,308	1,30	3 024 043
вантажі 2 тарифного класу <i>зернові, лісові, кокс, темні нафтопродукти</i>	26 267 608	16 879 540	4,729	6,148	1,30	2 196 409



ДОКУМЕНТ СЕД

Підписувач Кулеба Олексій Володимирович

Сертифікат 6FA97849F1B2570D04000000A5C7010053E10A00

Дійсний з 01.02.2026 20:49:00 по 01.02.2027 20:49:00

Міністерство розвитку громад та територій України



10587/47/14-26 від 19.06.2026

вантажі 3 тарифного класу світлі нафтопродукти, чорні метали і брухт, автомобілі, устаткування	9 386 535	6 889 974	6,327	8,225	1,30	896 541
позакласні низьковартісні щебінь та баласт для доріг, перліт, пісок, грандвідсів, шлаки, зола, сіль, к/м Галіт	8 193 593	3 062 824	2,882	3,747	1,30	398 542
інші позакласні	1 960 124	1 130 382			1,30	147 088
порожні вагони, у т.ч.		6 240 363				1 358 389
схема 14 (з-під вантажів 1, 2 класу)		5 189 965	3,205	5,139	1,60	1 358 389
схема 14 (з-під вантажів 3 класу)		1 050 398	5,139	5,139	1,00	0
в т.ч. додаткові послуги		4 187 262	5,139	6,681	1,30	550 533

**Орієнтовний розрахунок зміни доходів від перевезень за умови індексації
тарифів на перевезення вантажів (альтернатива 4)**

Вантажі та послуги	2026 рік (очікуваний без зміни тарифів)		К діючий	К новий з 01.08. 2026	Зміна рівня тарифів з 01.08. 2026	Зміна рівня доходів у 2026 році, тис. грн
	Вантажо- обіг, тис. т-км	Доходи (за державними регульованими тарифами), тис.грн.				
Середньорічний К зміни доходів						1,203
Разом (послуги+ перевезення)		61 630 312				12 490 035
в т.ч. від перевезень:	95 671 313	57 443 050				12 065 806
вантажі 1 тарифного класу руда, вугілля, цемент, вапняк, мінеральні добрива	49 863 452	23 239 966	4,083	6,327	1,550	5 540 006
вантажі 2 тарифного класу зернові, лісові, кокс, темні нафтопродукти	26 267 608	16 879 540	4,729	6,327	1,338	2 473 998
вантажі 3 тарифного класу світлі нафтопродукти, чорні метали і брухт, автомобілі, устаткування	9 386 535	6 889 974	6,327	6,327	1,000	0
позакласні низьковартісні щебінь та баласт	8 193 593	3 062 824	2,882	6,327	2,195	1 587 993



ДОКУМЕНТ СЕД

Підписувач Кулеба Олексій Володимирович
Сертифікат 6FA97849F1B2570D04000000A5C7010053E10A00
Дійсний з 01.02.2026 20:49:00 по 01.02.2027 20:49:00

Міністерство розвитку громад
та територій України



10587/47/14-26 від 19.06.2026

для доріг, перліт, пісок, грандвідсів, шлаки, зола, сіль, к/м Галіт						
інші позакласні	1 960 124	1 130 382			1,338	165 678
порожні вагони, у т.ч.		6 240 363				2 298 131
схема 14 (з-під вантажів 1, 2 класу)		5 189 965	3,205	6,327	1,974	2 192 808
схема 14 (з-під вантажів 3 класу)		1 050 398	5,139	6,327	1,231	105 323
в т.ч. додаткові послуги		4 187 262	5,139	6,327	1,231	424 229

IV. Вибір найбільш оптимального альтернативного способу досягнення цілей

Рейтинг результативності (досягнення цілей під час вирішення проблеми)	Бал результативності (за 4-бальною системою оцінювання)	Коментарі щодо присвоєння відповідного балу
Альтернатива 1	1	Критична ситуація з ліквідністю та реальна загроза зупинки роботи залізничного транспорту. Неможливість стабільного функціонування, зокрема здійснення безперебійного перевізного процесу, ремонту, обслуговування, відновлення активів залізничної інфраструктури. Відсутність своєчасної індексації тарифів призведе до: • дефіциту коштів у сумі понад 26 млрд грн; • погіршення фінансового стану АТ «Укрзалізниця» до рівня неможливості фінансування першочергових операційних витрат, а також повної відсутності коштів для фінансування інвестиційної програми та обслуговування кредитів; • втрати кваліфікованого персоналу через неринковий рівень заробітної плати, рівень чистого відтоку якого прискорився в останні місяці до -1,5 тис осіб щомісяця (станом на травень 2026 року – 49 тис відкритих вакансій); • відсутності коштів з початку 2026 року на ремонт локомотивів, колій та інших об'єктів інфраструктури, які експлуатуються понад 40 років;



ДОКУМЕНТ СЕД

Підписувач Кулеба Олексій Володимирович
Сертифікат 6FA97849F1B2570D04000000A5C7010053E10A00
Дійсний з 01.02.2026 20:49:00 по 01.02.2027 20:49:00

Міністерство розвитку громад та територій України



10587/47/14-26 від 19.06.2026

		• зупинки роботи ремонтних підприємств, на яких працює понад 10 тис осіб, без можливості швидкого відновлення виробництва. Аналоги таких підприємств в Україні відсутні; • зростання соціального напруження та збільшення кількості судових позовів через невиконання окремих соціальних зобов'язань.
Альтернатива 2	3	Прийняття регуляторного акта, за прогнозними розрахунками, дозволить АТ «Укрзалізниця» отримати у 2026 році додаткові доходи від перевезень вантажів у розмірі 40,7 млрд грн у 2026 році. Це дасть змогу подолати кризову фінансову ситуацію, та сформувати бездефіцитний грошовий потік, що, у свою чергу, дозволить: забезпечити покриття поточного дефіциту коштів у сумі понад 26 млрд грн; збільшити фінансування на ремонти основних засобів / фінансування капітальних інвестицій.
Альтернатива 3	4	Прийняття регуляторного акта за прогнозними розрахунками дозволить АТ «Укрзалізниця» отримати додаткові доходи від вантажних перевезень у розмірі 8,6 млрд грн у 2026 році. Це дасть змогу частково зменшити дефіцит коштів у 2026 році, що є недостатньо для збалансування ліквідності протягом 2026 року. В такому випадку для балансування ліквідності: в 2026 році необхідно вжити додаткових заходів внутрішньої оптимізації УЗ (недофінансування капітальних інвестицій, реалізації непрофільних активів тощо), скорочення витрат на електроенергію шляхом укладання договору з Енергоатомом тощо.
Альтернатива 4	2	Прийняття регуляторного акта за прогнозними розрахунками дозволить АТ «Укрзалізниця» отримати додаткові доходи від вантажних перевезень у розмірі 12,5 млрд грн у 2026 році. Це дасть змогу частково зменшити дефіцит коштів у 2026 році, що є недостатньо для збалансування ліквідності протягом 2026 року. В такому випадку для балансування ліквідності: в 2026 році необхідно вжити додаткових заходів внутрішньої оптимізації УЗ (недофінансування капітальних інвестицій, реалізації непрофільних активів тощо), скорочення витрат на електроенергію шляхом укладання договору з Енергоатомом тощо.



ДОКУМЕНТ СЕД

Підписувач Кулеба Олексій Володимирович

Сертифікат 6FA97849F1B2570D04000000A5C7010053E10A00

Дійсний з 01.02.2026 20:49:00 по 01.02.2027 20:49:00

Міністерство розвитку громад
та територій України

10587/47/14-26 від 19.06.2026

Альтернатива 5	3	Додаткова підтримка на державному рівні шляхом забезпечення покриття дефіциту від діяльності АТ «Укрзалізниця» шляхом фінансування з резервного фонду державного бюджету, скасування ставки по податку на землю тощо. У 2026 році – понад 26 млрд грн.
Альтернатива 6	1	Застосування жорстких заходів внутрішньої оптимізації: закриття малодіяльних дільниць і станцій, 7,630 км (30% мережі), 237 дільниць, 403 станції з ефектом на понад 0,1 млрд грн масштабного скорочення фінансування капітальних інвестицій на суму – 6,9 млрд грн, а також стримування зростання заробітної плати (скасування запланованого підвищення посадових окладів в 2026 році на 10%, в 2027 році на 10%) на суму – 5,1 млрд грн, такі заходи можуть забезпечити лише короткостроковий фінансовий ефект. Скорочення фінансування капітальних інвестицій нижче критичного мінімуму фактично означатиме відтермінування необхідних ремонтів та оновлення інфраструктури і рухомого складу, що в середньостроковій перспективі може призвести до часткового припинення перевезень на окремих напрямках, зростання аварійності, погіршення безпеки руху та збільшення експлуатаційних витрат на підтримання працездатності активів.

Зміна транспортної складової (інфраструктурної складової, індексація якої передбачається 4 альтернативою) в кінцевій ціні продукції за умови впровадження наказу складе від 0% (оскільки тариф для вантажів 3-го тарифного класу не змінюватиметься) до 21,6% (такий високий показник спричинений значним здорожчанням вартості перевезення окремих класів вантажів) (+152,1%).

№ з/п	Найменування вантажів	Частка транспортної (інфраструктурної складової тарифу) складової в кінцевій ціні продукції в умовах*		Відхилення (гр.4-гр.3)
		діючих тарифів, %	зміни тарифів з 01.08.2026, %	
1	2	3	4	5
1	Вугілля	6,3%	14,5%	8,2%
2	Руда залізна	9,4%	23,8%	14,4%



ДОКУМЕНТ СЕД

Підписувач Кулеба Олексій Володимирович

Сертифікат 6FA97849F1B2570D04000000A5C7010053E10A00

Дійсний з 01.02.2026 20:49:00 по 01.02.2027 20:49:00

Міністерство розвитку громад та територій України



10587/47/14-26 від 19.06.2026

3	Чорні метали	1,5%	3,8%	2,3%
4	Зернові (пшениця)	5,4%	12,5%	7,1%
5	Вапняк	61,6%	80,2%	18,6%
6	Бензин	0,6%	1,5%	0,9%
7	Кокс	3,3%	8,0%	4,7%
8	Цемент	7,3%	16,5%	9,2%
9	Брухт чорних металів	8,4%	18,8%	10,4%
10	Нафта	1,8%	4,4%	2,6%
11	Щебінь	50,2%	71,7%	21,6%
12	Цукор	1,7%	4,1%	2,4%
13	Сіль	14,8%	30,4%	15,7%

* з урахуванням тарифу на перевезення порожнього вагону на відстань завантаженого рейсу

Рейтинг результативності	Вигоди (підсумок)	Витрати (підсумок)	
Альтернатива 1	відсутні	Загроза зупинки роботи залізничного транспорту	Обґрунтування відповідного місця альтернативи в рейтингу
Альтернатива 2	Це дасть змогу подолати кризову фінансову ситуацію, та сформувати бездефіцитний грошовий потік, що, у свою чергу, дозволить: забезпечити покриття поточного дефіциту коштів у сумі понад 26 млрд грн; збільшити фінансування на ремонти основних засобів / фінансування капітальних інвестицій. збільшити можливість забезпечення безперебійного функціонування перевізного процесу в умовах	Зменшення обсягів перевезень залізничним транспортом.	Критична ситуація з ліквідністю та реальна загроза зупинки роботи залізничного транспорту. Дефіцит коштів понад 26 млрд грн. З урахуванням заходів для покращення фінансового стану з очікуваним економічним ефектом близько 10,2 млрд грн, очікується: впровадження заходів по скороченню витрат на оплату праці (неповний робочий тиждень, відпустки за свій рахунок, скорочення персоналу через закриття ремонтних підприємств, тощо); часткова зупинка руху поїздів через скасування ремонтних програм; зупинка сплати товариством по фінансових зобов'язаннях. Неможливість стабільного функціонування, зокрема здійснення безперебійного перевізного процесу,



ДОКУМЕНТ СЕД

Підписувач Кулеба Олексій Володимирович

Сертифікат 6FA97849F1B2570D04000000A5C7010053E10A00

Дійсний з 01.02.2026 20:49:00 по 01.02.2027 20:49:00

Міністерство розвитку громад
та територій України



10587/47/14-26 від 19.06.2026

	воєнного стану, живучість (інституційну спроможність та фінансову стабільність) АТ «Укрзалізниця» та спроможність виконання завдань і замовлень органів державної влади і органів військового управління в середньостроковій перспективі; забезпечити спроможність здійснення перевезень вантажів, евакуаційних рейсів промислових підприємств, перевезення гуманітарної допомоги, вантажів, у тому числі вантажів для забезпечення обороноздатності держави; покращити фінансовий результат АТ «Укрзалізниця» та збільшити його фінансову можливість.		ремонту, обслуговування, відновлення активів залізничної інфраструктури. Відсутність своєчасної індексації тарифів призведе до: • погіршення фінансового стану АТ «Укрзалізниця» до рівня неможливості фінансування першочергових операційних витрат, а також повної відсутності коштів для фінансування інвестиційної програми та обслуговування кредитів; • втрати кваліфікованого персоналу через неринковий рівень заробітної плати, рівень чистого відтоку якого прискорився в останні місяці до -1,5 тис осіб щомісяця (станом на травень 2026 року – 49 тис відкритих вакансій); • відсутності коштів з початку 2026 року на ремонт локомотивів, колій та інших об'єктів інфраструктури, які експлуатуються понад 40 років; • зупинки роботи ремонтних підприємств, на яких працює понад 10 тис осіб, без можливості швидкого відновлення виробництва. Аналоги таких підприємств в Україні відсутні; • зростання соціального напруження та збільшення кількості судових позовів через невиконання окремих соціальних зобов'язань.
Альтернатива 3	Прийняття регуляторного акта за умови стабільності в обсягах вантажних	Збільшення витрат суб'єктів господарювання на 13,4 млрд грн у 2026 році.	Прийняття регуляторного акта, за прогнозними розрахунками, дозволить АТ «Укрзалізниця» отримати у 2026 році додаткові доходи від перевезень вантажів у



ДОКУМЕНТ СЕД

Підписувач Кулеба Олексій Володимирович
Сертифікат 6FA97849F1B2570D04000000A5C7010053E10A00
Дійсний з 01.02.2026 20:49:00 по 01.02.2027 20:49:00

Міністерство розвитку громад

та територій України



10587/47/14-26 від 19.06.2026

	перевезень та відсутності додаткового значного впливу від збройної агресії росії дозволить: Це дасть змогу частково зменшити дефіцит коштів у 2026 році, що є недостатньо для збалансування ліквідності протягом 2026 року; за прогностичними розрахунками одержати додаткові доходи АТ «Укрзалізниця» від перевезень вантажів у сумі 8,6 млрд грн у 2026 році; забезпечити можливість безперебійного функціонування перевізного процесу в умовах воєнного стану, живучість (інституційну спроможність та фінансову стабільність) АТ «Укрзалізниця»; забезпечити беззбитковий рівень перевезення вантажів 1-го тарифного класу, порожніх вагонів з-під вивантаження вантажів 1-го і 2-		розмірі 40,7 млрд грн у 2026 році. Це дасть змогу подолати кризову фінансову ситуацію, та сформувати бездефіцитний грошовий потік, що, у свою чергу, дозволить: забезпечити покриття поточного дефіциту коштів у сумі понад 26 млрд грн; збільшити фінансування на ремонті основних засобів / фінансування капітальних інвестицій.
--	---	--	--



ДОКУМЕНТ СІД

Підписувач Кулеба Олексій Володимирович
 Сертифікат 6FA97849F1B2570D04000000A5C7010053E10A00
 Дійсний з 01.02.2026 20:49:00 по 01.02.2027 20:49:00

Міністерство розвитку громад
та територій України



10587/47/14-26 від 19.06.2026

	го тарифних класів, зменшити збитковість перевезення позакласних низьковартісних вантажів.		
Альтернатива 4	Прийняття регуляторного акта за умови стабільності в обсягах вантажних перевезень та відсутності додаткового значного впливу від збройної агресії росії дозволить: за прогнозними розрахунками одержати додаткові доходи АТ «Укрзалізниця» від перевезень вантажів у сумі 12,5 млрд грн у 2026 році; забезпечити можливість безперебійного функціонування перевізного процесу в умовах воєнного стану, живучість (інституційну спроможність та фінансову стабільність) АТ «Укрзалізниця»; забезпечити беззбитковий рівень вантажних перевезень.	Така зміна тарифів на перевезення різних тарифних класів на різні відсотки не передбачена Порядком перегляду тарифів (для вантажів 1 тарифного класу +55%, 2 тарифного класу +34%, позакласні низьковартісні +120%). В той же час така зміна тарифів не принесе надприбутків, проте вплине негативно на обсяги перевезення низьковартісних вантажів та спричинить значне зростання кінцевої вартості продукції через зростання транспортної складової (див. таблицю вище). Таке дорожчання стратегічно важливих вантажів для держави, зокрема будівельних	Прийняття регуляторного акта за прогнозними розрахунками дозволить АТ «Укрзалізниця» отримати додаткові доходи від вантажних перевезень у розмірі 8,6 млрд грн у 2026 році. Це дасть змогу частково зменшити дефіцит коштів у 2026 році, що є недостатньо для збалансування ліквідності протягом 2026 року. В такому випадку для балансування ліквідності: в 2026 році необхідно вжити додаткових заходів внутрішньої оптимізації УЗ (недофінансування капітальних інвестицій, реалізації непрофільних активів тощо), скорочення витрат на електроенергію шляхом укладання договору з Енергоатомом тощо.



ДОКУМЕНТ СЕД

Підписувач Кулеба Олексій Володимирович
 Сертифікат 6FA97849F1B2570D04000000A5C7010053E10A00
 Дійсний з 01.02.2026 20:49:00 по 01.02.2027 20:49:00

Міністерство розвитку громад та територій України



10587/47/14-26 від 19.06.2026

		матеріалів для відновлення під час військової агресії, матиме руйнівний вплив на економіку держави, спричинить зростання цін для населення, необхідність бюджетного стимулювання певних галузей економіки тощо. Крім того, проєкт постанови про скасування класності вантажів, передбаченої постановою Кабінету Міністрів України від 28.06.1997 № 605 «Про заходи щодо поліпшення діяльності залізниць України у 1997 році», не знайшов підтримки.	
Альтернатива 5	Дозволить забезпечити стабільну діяльність та безперебійний перевізний процес, дасть змогу забезпечення стабільної діяльності та безперебійного перевізного процесу. Вихід на безбитковий	Прийняття такого рішення лежить в іншій правовій площині та може бути ускладнено відсутністю коштів у державному бюджеті.	Прийняття регуляторного акта за прогностичними розрахунками дозволить АТ «Укрзалізниця» отримати додаткові доходи від вантажних перевезень у розмірі 12,5 млрд грн у 2026 році. Це дасть змогу частково зменшити дефіцит коштів у 2026 році, що є недостатньо для збалансування ліквідності протягом 2026 року. В такому випадку для балансування ліквідності:



ДОКУМЕНТ СЕД

Підписувач Кулеба Олексій Володимирович
Сертифікат 6FA97849F1B2570D04000000A5C7010053E10A00
Дійсний з 01.02.2026 20:49:00 по 01.02.2027 20:49:00

Міністерство розвитку громад

та територій України



10587/47/14-26 від 19.06.2026

	рівень, покриття дефіциту коштів у 2026 році – понад 26 млрд грн.		в 2026 році необхідно вжити додаткових заходів внутрішньої оптимізації УЗ (недофінансування капітальних інвестицій, реалізації непрофільних активів тощо), скорочення витрат на електроенергію шляхом укладання договору з Енергоатомом тощо.
Альтернатива 6	Якщо для компенсації дефіциту коштів АТ «Укрзалізниця» буде змушене вдатися до закриття малодіяльних ділень і станцій, масштабного скорочення фінансування капітальних інвестицій, а також стримування зростання заробітної, такі заходи можуть забезпечити лише короткостроковий фінансовий ефект.	Скорочення фінансування капітальних інвестицій нижче критичного мінімуму фактично означатиме відтермінування необхідних ремонтів та оновлення інфраструктури і рухомого складу, що в середньостроковій перспективі може призвести до часткового припинення перевезень на окремих напрямках, зростання аварійності, погіршення безпеки руху та збільшення експлуатаційних витрат на підтримання працездатності активів.	Додаткова підтримка на державному рівні шляхом забезпечення покриття збитку від діяльності АТ «Укрзалізниця» шляхом фінансування з резервного фонду державного бюджету, скасування ставки по податку на землю тощо. Вихід на беззбитковий рівень, покриття дефіциту коштів у 2026 році в розмірі понад 26 млрд грн.

Рейтинг	Аргументи щодо переваги обраної альтернативи/причини відмови від альтернативи	Оцінка ризику зовнішніх чинників на
---------	---	-------------------------------------



ДОКУМЕНТ СЕД

Підписувач Кулеба Олексій Володимирович

Сертифікат 6FA97849F1B2570D04000000A5C7010053E10A00

Дійсний з 01.02.2026 20:49:00 по 01.02.2027 20:49:00

Міністерство розвитку громад та територій України



10587/47/14-26 від 19.06.2026

		дію запропонованого регуляторного акта
Альтернатива 1	Від зазначеної альтернативи слід відмовитись, оскільки за існуючого рівня тарифів у 2026 році дефіцит коштів буде понад 26 млрд грн.	Відсутні
Альтернатива 2	Від зазначеної альтернативи слід відмовитись, оскільки, рівень підвищення тарифів для користувачів залізничних послуг негативно вплине на їх діяльність (витрати користувачів послуг з перевезень зростуть на 40,7 млрд грн у 2026 році), а також призведе до зменшення обсягів перевезень залізничним транспортом через значне зростання тарифів (+152,1%).	Спротив з боку бізнес-спільноти
Альтернатива 3	Дозволить зменшити дефіцит коштів до 16,6 млрд грн у 2026 році та уникнути ризиків перебоїв у роботі залізничного транспорту, тож пропонується обрати саме цю альтернативу, як таку, що частково компенсує зростання вартості товарів та послуг, які споживає залізничний транспорт під час здійснення діяльності з перевезень (ІЦВ 2024 року склав 127,6%, ІЦВ 2025 року – 108,2%, ІЦВ у квітні 2026 року – (у порівнянні до грудня попереднього року) – 127,9%, тож такий рівень зміни тарифів навіть не повною мірою покриє зростання ІЦВ у 2025 році - квітні 2026 року, що кумулятивно склав 138,4%).	Відсутні
Альтернатива 4	Від зазначеної альтернативи слід відмовитись, оскільки, рівень підвищення тарифів для окремих користувачів залізничних послуг може негативно вплинути на їх діяльність (витрати користувачів послуг з перевезень у 2026 році зростуть на 12,5 млрд грн, з них 5,5 млрд грн припадає на вантажі 1-го тарифного класу), проте для позакласних низьковартісних вантажів зростання тарифів буде +120%, для вантажів 1 тарифного класу +55%.	Спротив з боку бізнес-спільноти



ДОКУМЕНТ СЕД

Підписувач Кулеба Олексій Володимирович

Сертифікат 6FA97849F1B2570D04000000A5C7010053E10A00

Дійсний з 01.02.2026 20:49:00 по 01.02.2027 20:49:00

Міністерство розвитку громад
та територій України

10587/47/14-26 від 19.06.2026

Альтернатива 5	Для АТ «Укрзалізниця» таке рішення є прийнятним, проте прийняття такого рішення лежить в іншій правовій площині та ускладнено відсутністю коштів у державному бюджеті з урахуванням необхідності направлення таких коштів на фінансування сил безпеки та оборони України та відсічі збройної агресії російської федерації.	Прийняття такого рішення може бути ускладненим через відсутність коштів у бюджеті через необхідність першочергового фінансування сектору оборони
Альтернатива 6	Від зазначеної альтернативи слід відмовитись, оскільки для товариства зазначене матиме лише відкладений у часі короткостроковий ефект, проте, обумовить необхідність зупинення діяльності окремих виробничих філій і вагоноремонтних підприємств, суттєве обмеження перевізних спроможностей залізничного транспорту та створення ризиків системної транспортної кризи, що матиме негативні наслідки для економіки та обороноздатності України.	Обмеження мобільності населення, можливості здійснення евакуаційних рейсів з прифронтових територій, забезпечення потреб фронту матиме негативний суспільний резонанс

Як видно з аналізу альтернатив, запропонована зміна рівня тарифів є оптимальною для стабілізації фінансового стану товариства та зменшення збитковості його діяльності, оскільки альтернативи, що не пов'язані зі зміною тарифів, знаходяться у іншій правовій площині та поза компетенцією АТ «Укрзалізниця» (як, зокрема, компенсація з бюджету з урахуванням направлення коштів бюджету на підтримання обороноздатності та відсічі збройної агресії російської федерації, вирішення питання щодо податку на землю тощо) і потребують прийняття відповідних рішень центральними органами влади. Інші тарифні ініціативи потребують значної зміни рівня тарифів для окремих чи всіх вантажів. В той же час товариством буде продовжуватись робота з реалізації заходів з оптимізації витрат, які АТ «Укрзалізниця» може впроваджувати без погодження з органами центральної влади.

V. Механізм та заходи, які забезпечать розв'язання визначеної проблеми

Механізмом, який забезпечить розв'язання проблеми, є прийняття регуляторного акта. Акт спрямований на зміну рівня залізничних вантажних тарифів з метою отримання додаткових доходів, необхідних для зменшення критичного дефіциту коштів у 2026 році.

З урахуванням заходів зі стабілізації фінансового стану товариства, очікуваний ефект від реалізації яких складе близько 10,2 млрд грн, запропонованої індексації тарифів, а також врахування державного замовлення



ДОКУМЕНТ СЕД

Підписувач Кулеба Олексій Володимирович

Сертифікат 6FA97849F1B2570D04000000A5C7010053E10A00

Дійсний з 01.02.2026 20:49:00 по 01.02.2027 20:49:00

Міністерство розвитку громад
та територій України



10587/47/14-26 від 19.06.2026

на здійснення залізничних пасажирських перевезень у внутрішньому сполученні +16 млрд грн.

Це, у свою чергу, дозволить здійснювати безперебійне функціонування перевізного процесу в умовах воєнного стану, збереження живучості товариства, а також належне виконання завдань і замовлень органів державної влади та органів військового управління.

Очікуваний позитивний ефект – за прогнозними розрахунками одержати додаткові доходи АТ «Укрзалізниця» від перевезень вантажів у межах України та пов'язані з ними послуги у сумі 8,6 млрд грн у 2026 році, зазначені доходи будуть направлені на покриття дефіциту коштів.

Упровадження запропонованого регуляторного акта не потребує додаткових витрат з Державного бюджету України.

Дія акта поширюватиметься на суб'єктів господарювання, які відповідно до чинного законодавства України є учасниками процесу перевезення вантажів.

При цьому орієнтовний вплив на суб'єкти господарювання по галузям буде наступний.



VI. Оцінка виконання вимог регуляторного акта залежно від ресурсів, якими розпоряджаються органи виконавчої влади чи органи місцевого самоврядування, фізичні та юридичні особи, які повинні впроваджувати або виконувати ці вимоги

Прийняття регуляторного акта дозволить збільшити фінансову можливість товариства для направлення на часткове покриття дефіциту коштів у розмірі 8,6 млрд грн у 2026 році, зазначені доходи будуть направлені на покриття дефіциту коштів.

Проведення М-тесту недоцільне, тому що частка перевезень, які здійснюють підприємства малого бізнесу, становить менше 3% загального обсягу перевезень.

Така інформація підтверджена на сайті Держстату, а саме: частка вантажних перевезень залізничним транспортом, які здійснюють підприємства малого бізнесу від загального обсягу вантажних залізничних перевезень доступна для перегляду на сайті за посиланням <https://stat.gov.ua/uk/explorer?md5=26951df263d5d2b4a6eebebe5d91881>.



ДОКУМЕНТ СЕД

Підписувач Кулеба Олексій Володимирович

Сертифікат 6FA97849F1B2570D04000000A5C7010053E10A00

Дійсний з 01.02.2026 20:49:00 по 01.02.2027 20:49:00

Міністерство розвитку громад
та територій України



10587/47/14-26 від 19.06.2026

Останні оприлюднені Держстатом дані були у 2024 році, відповідно до них відсоток реалізації послуг малими підприємствами до загального обсягу вантажних залізничних перевезень складає 1,6%. З 2015 року цей відсоток не підіймався вище за 3,2%.

VII. Обґрунтування запропонованого строку дії регуляторного акта

Строк дії регуляторного акта пропонується не обмежувати в часі.

Регуляторний акт набирає чинності з дня офіційного опублікування.

VIII. Визначення показників результативності дії регуляторного акта

Найменування показника	Розмір показника
Суб'єкти господарювання, на яких поширюватиметься дія акта	3022
Розмір коштів, що витрачатиметься суб'єктами господарювання на виконання вимог акта	Витрати на вантажні перевезення залізничним транспортом зростуть на 8,6 млрд грн без ПДВ у 2026 році .
Рівень інформованості суб'єктів	Середній, розміщення проекту регуляторного акта на офіційному сайті Міністерства розвитку громад та територій України.

IX. Визначення заходів, за допомогою яких здійснюватиметься відстеження результативності дії регуляторного акта

Базове відстеження результативності дії цього регуляторного акта буде здійснюватися після набрання чинності актом, але не пізніше дня, з якого починається проведення повторного відстеження результативності дії акта.

З метою оцінки ступеня досягнення регуляторним актом визначених цілей повторне відстеження результативності дії регуляторного акта буде проводитися через рік після набрання ним чинності, але не пізніше ніж через два роки з дня набрання чинності цим актом.

Періодичні відстеження результативності дії регуляторного акта будуть здійснюватися раз на кожні три роки, починаючи з дня закінчення заходів з повторного відстеження результативності дії цього акта.

Вид даних, які використовуватимуться для відстеження, – статистичні дані за основними показниками результативності дії регуляторного акта та дані, отримані шляхом дослідження показників.

Виконавець заходів – Міністерство розвитку громад та територій України.

Віце-прем'єр-міністр з відновлення України –
Міністр розвитку громад та територій України

Олексій КУЛЕБА

_____ 2026 року



ДОКУМЕНТ СЕД

Підписувач Кулеба Олексій Володимирович

Сертифікат 6FA97849F1B2570D04000000A5C7010053E10A00

Дійсний з 01.02.2026 20:49:00 по 01.02.2027 20:49:00

Міністерство розвитку громад
та територій України



10587/47/14-26 від 19.06.2026