УКРЗАЛІЗНИЦЯ

ІНТЕГРОВАНИЙ ЗВІТ ПАТ «УКРЗАЛІЗНИЦЯ»

2017

1 ПАТ «УКРЗАЛІЗНИЦЯ» СЬОГОДНІ 06

- ЗВЕРНЕННЯ ГОЛОВИ НАГЛЯДОВОЇ РАДИ ПАТ «УКРЗАЛІЗНИЦЯ» 02
- ЗВЕРНЕННЯ В.О. ГОЛОВИ ПРАВЛІННЯ ПАТ «УКРЗАЛІЗНИЦЯ» 04
- Місія та цінності 10
- Важливі події 11
- Огляд транспортного ринку 16

2 НАШ БІЗНЕС 22

- Стратегічний підхід до розвитку Товариства 26
- Корпоративне управління 36
- Ключові операційні результати 64
- Інвестиційна діяльність 90
- Міжнародне співробітництво 96

3 СОЦІАЛЬНА ТА ЕКОЛОГІЧНА ВІДПОВІДАЛЬНІСТЬ 102

- Соціальна політика Товариства 104
- Безпека руху та охорона праці 126
- Охорона навколишнього середовища 146
- Енергоефективність та енергозбереження 165

4 СТАЛИЙ РОЗВИТОК ТА ВЗАЄМОДІЯ ІЗ ЗАЦІКАВЛЕНИМИ СТОРОНАМИ 174

- Підхід до сталого розвитку 176
- Взаємодія із зацікавленими сторонами 186

5 ФІНАНСОВІ РЕЗУЛЬТАТИ 196

- Звіт про фінансовий стан 198
- Звіт про фінансові результати 202
- Звіт про рух грошових коштів 208
- Розрахунки з бюджетом 210
- Кредитна політика та зобов'язання 211
- Примітки до фінансової звітності 212
- Звіт незалежного аудитора 275

6 ДОДАТКИ 282

- Про Звіт 284
- Перелік закладів соціальної інфраструктури 287
- Таблиця показників звітності GRI 292
- Терміни та скорочення 299
- Керівництво 301
- Контактна інформація 304
- Анкета зворотного зв'язку 307

Звернення голови наглядової ради ПАТ «Укрзалізниця»

Шановні пані та панове!

Сьогодні ми з вами є свідками того, як ПАТ «Укрзалізниця» розпочинає рух шляхом докорінних змін. Нові стандарти та процедури для забезпечення прозорості й ділової доброчесності, відповідальність та тісна співпраця з бізнесовими партнерами, пасажирами, місцевими громадами, взаємодія з навколишнім середовищем, інакше кажучи, з усією Україною, – усе це, безумовно, зробить внесок у досягнення нашої місії з підтримки економічного розвитку країни та мобільності її громадян у стійкий, ефективний та дієвий спосіб.

Позитивні зміни, які ми бачимо в Компанії, також демонструють потенціал ПАТ «Укрзалізниця» та вказують нові обрії для подальших ефективних кроків у напрямі поглиблення співпраці з європейськими інституціями та підприємствами. Так у 2017 році було виконано значну частину робіт щодо побудови Бескидського залізничного тунелю – частини Пан'європейського транспортного коридору, який проходить територією Італії, Словенії, Угорщини, Словаччини та України. Новозбудований тунель було відкрито у 2018 році. Також процесам євроінтеграції сприятиме й підписання Меморандуму про взаєморозуміння щодо подальшої співпраці в рамках інфраструктурного проекту Via Carpatia (Карпатський шлях). Нова магістраль поєднає ЄС з півночі на південь: кінцеві пункти маршруту – місто Клайпеда в Литві та місто Салоніки в Греції. Якщо говорити стисло, Товариство забезпечує для України позицію одного з ключових залізничних, транспортних і логістичних хабів у Європі.

Дотримуючись чинного законодавства, ПАТ «Укрзалізниця» протягом звітного періоду почало закуповувати товари, роботи й послуги через публічну електронну систему ProZorro. Однак нам ще належить виконати низку завдань у цій сфері. Серед них – створити підґрунтя для унеможливлення будь-яких корупційних дій, щоб уникнути політичної доцільності чи преференцій в укладанні угод. Натомість серед пріоритетів – підвищувати рівень відповідальності партнерів та сприяти чесній конкуренції.

Ми прагнемо, щоб українське суспільство відчуло наші успіхи через поліпшення послуг, а бізнес-партнери визнали та високо оцінили непорушність єдиних «правил гри» для всіх. Діючи таким чином, ми створюємо відповідні умови, за яких ефективне управління Компанією зможе отримати широку суспільну підтримку, а інші державні підприємства візьмуть за взірець найкращу практику Товариства.

Єдиний акціонер ПАТ «Укрзалізниця» є прихильним до встановлення цінностей ефективного корпоративного управління, з метою досягнення більш високих стандартів якості життя українців. Ми вдячні консультантам компанії Deloitte, а також співробітникам Європейського банку реконструкції та розвитку за підтримку впровадження змін у корпоративному управлінні Компанії. Ми зробимо все в рамках наших можливостей, щоб досвід та відданість членів наглядової ради проведенню реформ зробили внесок у розвиток ПАТ «Укрзалізниця», а діяльність Товариства слугувала підтримці та розвитку економіки країни в цілому.

Упевнені, цей перший Інтегрований звіт, підготовлений відповідно до міжнародних стандартів, чітко демонструє прозорість Товариства, а також слугує потужним сигналом як для вітчизняних, так і закордонних інвесторів – формувати довіру до національних державних підприємств, стимулювати інвестиції та підтримку розвитку ПАТ «Укрзалізниця».

Шевкі Аджунер

Голова наглядової ради ПАТ «Укрзалізниця»

Звернення в. о. голови правління ПАТ «Укрзалізниця»

Шановні колеги та партнери!

Представляю вам інтегрований звіт ПАТ «Укрзалізниця». Для нас це впевнений крок до побудови прозорої та ефективної Компанії.

Товариство крок за кроком перетворюється на провідну соціально відповідальну компанію, з якісним корпоративним управлінням, привабливу для співробітників, інвесторів та партнерів.

2017-й став для ПАТ «Укрзалізниця» роком ефективних змін. Одним із головних його досягнень є вихід на новий рівень економічної стабільності. Збиток за 2016-й обчислювався 7,3 млрд гривень. Сьогодні за рік маємо показник прибутковості в 114,5 млн грн. І це більше за плановий майже удвічі. Порівняно з попереднім роком фінансовий результат Товариства у 2017-му покращився на 7,4 млрд гривень.

Понад 206 млн пасажирів скористалося послугами залізниць. Ми постійно покращуємо якість надання послуг у сфері пасажирських перевезень. У рамках проведення структурних перетворень та підвищення якості обслуговування було утворено філію «Пасажирська компанія». Розширилась і географія поїздок українців – відкрито залізничні маршрути до Польщі, Чехії, Словаччини, Угорщини, Австрії, Румунії та Болгарії.

Компромісне рішення щодо індексації на 15 % тарифів на перевезення вантажів залізничним транспортом допомогло стабілізувати роботу галузі та спрямувати додаткові кошти на модернізацію, будівництво та придбання рухомого складу, оновлення інфраструктури. У 2017 році ПАТ «Укрзалізниця», порівняно з 2016, збільшило капітальні інвестиції – до 10,9 млрд грн. Завдяки цьому Товариство здійснило найбільше за останні 4 роки оновлення рухомого складу та придбання обладнання.

Також маємо зростання показника EBITDA на 390 млн грн. Цифра сягнула 20,06 млрд грн, а це позитивно впливає на сприйняття ПАТ «Укрзалізниця» на західних фінансових ринках. Крім того, протягом року обсяг кредитного портфеля знижено на 9 %.

Слід наголосити, що ми залишаємося одним з найбільших платників податків в Україні. До державного бюджету за звітний рік було сплачено 6,6 млрд грн податків.

Я вдячний колективу Товариства, а це понад 270 тисяч залізничників. Усі ми показали, що здатні працювати злагоджено, ефективно, та головне - розвиватися за законами ринку. Ми належно оцінили внесок персоналу. За рівнем заробітної плати ПАТ «Укрзалізниця» піднялось на 13-те місце в країні й ми маємо намір і надалі збільшувати винагороду залізничників.

Серед вагомих та доленосних для Товариства рішень, які були реалізовані у 2017-му, – початок роботи спільно з ЄБРР щодо реформування системи закупівель. Певен, що ПАТ «Укрзалізниця» буде першим в Україні акціонерним товариством державного сектору економіки із сертифікованою системою закупівель на найвищому міжнародному рівні за стандартами Charted Institute of Procurement and Supply.

Основні наші завдання на 2018 рік та короткострокову перспективу – впровадження інноваційної моделі розвитку Товариства, удосконалення тарифної політики, формування ефективних вертикально інтегрованих структур, побудова дієвого управління соціальним і екологічним впливом, підвищення продуктивності, покращення якості процесу закупівель та управління майновим комплексом.

Євген Кравцов

Виконуючий обов'язки голови правління ПАТ «Укрзалізниця»

Розділ 1

ПАТ «УКРЗАЛІЗНИЦЯ» СЬОГОДНІ

339,6
МЛН Т
ВАНТАЖІВ ПЕРЕВЕЗЕНО

17,6
МЛРД ГРН
ПОДАТКІВ СПЛАЧЕНО НА КОРИСТЬ ДЕРЖАВИ

276,1
ТИС. ОСІБ
СЕРЕДНЬООБЛІКОВА КІЛЬКІСТЬ ШТАТНИХ ПРАЦІВНИКІВ

206,6
МЛН ОСІБ
СКОРИСТАЛИСЯ ПОСЛУГАМИ ЗАЛІЗНИЦЬ

10,9
МЛРД ГРН
КАПІТАЛЬНИХ ІНВЕСТИЦІЙ ОСВОЄНО

26,05
МЛРД ГРН
ЗАГАЛЬНИЙ ФОНД ОПЛАТИ ПРАЦІ

434,9
МЛН ГРН
ВИТРАЧЕНО НА ОХОРОНУ ДОВКІЛЛЯ

Карта присутності та кількість працівників ПАТ «Укрзалізниця»

КИЇВ

Регіональна філія «Південно-Західна залізниця»	42 761
Пасажирська компанія	18 815
Центр охорони здоров'я	6 590
Центр будівельно-монтажних робіт та експлуатації будівель і споруд	5 435
Центр з ремонту та експлуатації колійних машин	2 990
Головний інформаційно-обчислювальний центр	2 668
Центр управління промисловістю	2 167
Центр сервісного забезпечення	2 013
Дарницький вагоноремонтний завод	1 087
ПрАТ «Київський електровагоноремонтний завод»	978
Центр транспортного сервісу «Ліски»	803
Енергозбут	618

УКРАЇНА

КИЇВ

474	**Українська залізнична швидкісна компанія**
362	**Єдиний розрахунковий центр залізничних перевезень**
360	**Проектно-вишукувальний інститут залізничного транспорту**
278	**Центр діагностики залізничної інфраструктури**
243	**Науково-дослідний та конструкторсько-технологічний інститут залізничного транспорту**
240	**Центр забезпечення виробництва**
213	**Проектно-конструкторське технологічне бюро інформаційних технологій**
158	**Центральна станція зв'язку**
132	**Центр транспортної логістики**
109	**Медіацентр «Магістраль»**
99	**ПрАТ «Київський електротехнічний завод «Транссигнал»**
15	**Відомча воєнізована охорона**

Місія та цінності

Місія Товариства

Будуємо стале майбутнє нашого бізнесу, економіки та українського суспільства шляхом надання якісних, безпечних та конкурентних послуг перевезень

Наші цінності

Якість

Ми забезпечуємо якість наших послуг та якість управління Компанією

Єдність

Ми працюємо як єдина злагоджена команда для досягнення спільних цілей та результатів

Ефективність

Ми ефективні у веденні бізнесу, розвитку персоналу та підтримці економіки країни

Відповідальність

Ми піклуємось про наших співробітників, партнерів та суспільство на засадах безумовного пріоритету безпеки при веденні діяльності

Відкритість

Ми прозорі в прийнятті рішень та процесів, відкриті до широкого суспільного діалогу та взаємодії

Важливі події

2015

ВЕРЕСЕНЬ

Кабінет Міністрів України затвердив Статут публічного акціонерного Товариства «Українська залізниця».

Стартували акції ПАТ «Укрзалізниця» «Стоп корупція» і «Якість та сервіс».

ЖОВТЕНЬ

Відбулася державна реєстрація ПАТ «Укрзалізниця» – завершальний етап процесу корпоратизації Товариства.

ЛИСТОПАД

Відкрито ділянку другої магістральної колії перегону 12-18 км дільниці Чорноморська – Берегова, побудованої за кошти інвесторів в умовах державно-приватного партнерства.

ГРУДЕНЬ

Розпочато господарську діяльність ПАТ «Укрзалізниця».

2016

СІЧЕНЬ

У демонстраційний рейс із Іллічівська відправлено контейнерний поїзд Новим шовковим шляхом за маршрутом Україна – Грузія – Азербайджан – Казахстан – Китай (через Каспійське та Чорне моря).

ЛИПЕНЬ

Підписано меморандум про співпрацю з General Electric.

Оголошено результати консолідованої фінансової звітності за 12 місяців 2015 року.

ЛИСТОПАД

ПАТ «Укрзалізниця» запустило мобільну версію інтернет-сайту з продажу залізничних квитків з мобільного пристрою через booking.uz.gov.ua.

Відкрито рух реконструйованою дільницею Комиш-Зоря – Волноваха на стратегічному напрямку Запоріжжя-Маріуполь.

ГРУДЕНЬ

Впроваджено в експлуатацію першу чергу програмного забезпечення автоматизованої системи розподілу порожніх вантажних вагонів.

ЛЮТИЙ

На власному виробництві виготовлено 2 604 напіввагони, придбано 50 напіввагонів та укладено договір щодо постачання 450 напіввагонів у 2018 році.

ЛЮТИЙ

Впроваджено мобільний додаток на базі операційної системи Android для придбання залізничних квитків.

ЛИПЕНЬ

Запущено мобільний додаток для придбання квитків онлайн на базі операційної системи iOS.

Почала працювати філія «Пасажирська компанія», завершився процес формування вертикально інтегрованої структури пасажирських перевезень у далекому сполученні.

ВЕРЕСЕНЬ

Національною комісією з цінних паперів і фондового ринку України прийнято рішення про реєстрацію випуску акцій ПАТ «Укрзалізниця».

2017

Правлінням ПАТ «Укрзалізниця» схвалено Стратегію розвитку ПАТ «Укрзалізниця» на 2017-2021 роки.

КВІТЕНЬ

Забезпечено залізничне сполучення з 7 країнами ЄС: Польщею, Чехією, Словаччиною, Угорщиною, Австрією, Румунією, Болгарією.

ТРАВЕНЬ

Керівниками ПАТ «Укрзалізниця», ЗАТ «Азербайджанські залізниці» та АТ «Грузинська залізниця» підписано Меморандум про співпрацю щодо спільної експлуатації постійного залізнично-поромного сполучення для розвитку вантажних перевезень за маршрутом ЄС – Україна – Чорне море – Грузія – Азербайджан – Каспійське море – країни Азійського регіону з використанням поромів ПАТ «Укрзалізниця».

ВЕРЕСЕНЬ

ЖОВТЕНЬ

Набрав чинності наказ Міністерства інфраструктури від 20 жовтня № 357 «Про внесення змін до коефіцієнтів, що застосовуються до збірника тарифів на перевезення вантажів у межах України та пов'язані з ним послуги», яким введена в дію індексація тарифів на 15 %. Його опубліковано в газеті «Урядовий кур'єр» від 31 жовтня 2017 року № 204.

ГРУДЕНЬ

Рада директорів Європейської Бізнес Асоціації прийняла рішення про прийняття ПАТ «Укрзалізниця» до Асоціації.

Вперше на сайті Компанії опубліковано проект плану капітальних інвестицій на 2018 рік, консолідовану фінансову звітність за МСФЗ, презентації для інвесторів за результатами діяльності Компанії.

2017

Залучено представників Уряду, міністерств, Парламенту, ЄБРР та консультантів (ТОВ Deloitte) до проведення реформи корпоративного управління Товариства.

Запущено залізничний інформаційний портал info.uz.ua – електронний майданчик для комунікації Товариства з суспільством.

ЛИСТОПАД

Група здійснила перші розрахунки зі спеціального інвестиційного рахунку, на якому акумулюються кошти від індексації тарифів. Інвестрахунок діє для прозорого використання коштів на інвестиційну діяльність Товариства.

ГРУДЕНЬ

Цифри і факти

19 790,9 КМ

протяжність колій

(як півекватора)

9 349,7 КМ

електрифікованих колій

1 400

кількість залізничних станцій

105

кількість залізничних вокзалів

найстаріший - Львівський вокзал

276 119 ОСІБ

чисельність працівників

майже як українське місто Житомир

кількість вантажних вагонів

104 135 ОДИНИЦЬ

кількість пасажирських вагонів, серед них:

4 463 ОДИНИЦІ

- 2 164 ОД. НЕКУПЕЙНІ
- 1 679 ОД. КУПЕЙНІ
- 289 ОД. М'ЯКІ
- 176 ОД. МІЖОБЛАСНІ
- 51 ОД. ВАГОНИ-РЕСТОРАНИ
- 30 ОД. БАГАЖНІ
- 7 ОД. ПОШТОВО-БАГАЖНІ

кількість тягового рухомого складу, серед них:

3 551 ОДИНИЦЯ

- 1 924 ОД. ТЕПЛОВОЗИ
- 1 627 ОД. ЕЛЕКТРОВОЗИ

8

МІСЦЕ

у рейтингу роботодавців
(дані з сайту КМУ)

6

МІСЦЕ

у рейтингу платників податків серед фінансово-промислових груп та друге у транспортній галузі
(дані рейтингу Офісу великих платників податків ДФС)

206,6

МЛН ОСІБ

що скористалися послугами залізниць у 2017 році
(майже в 2,5 рази більше, ніж населення Німеччини)

339,6

МЛН ТОНН

кількість перевезених вантажів у 2017 році
(як 33,6 тис. Ейфелевих веж)

52 од.

кількість закладів для оздоровлення і відпочинку

8 од.

кількість власних лікарень

32 од.

кількість власних фізкультурно-спортивних закладів

28 од.

кількість власних будинків науки і техніки

70 од.

кількість виставок рухомого складу, музеїв та музейних кімнат

8 од.

кількість дитячих залізниць
(з них одна на тимчасово непідконтрольній території)

Огляд транспортного ринку

За обсягами вантажних перевезень залізниці України посідають четверте місце на Євразійському континенті, поступаючись лише залізницям Китаю, Росії та Індії. Вантажонапруженість українських залізниць (річний обсяг перевезень на 1 км) в 3-5 разів перевищує відповідний показник розвинених європейських країн. Важливість залізничного транспорту в системі транспортних комунікацій України посилюється і тим, що через територію держави пролягають основні транспортні транс'європейські коридори: Схід – Захід, Балтика – Чорне море.

Централізоване управління процесом залізничних перевезень в Україні у внутрішньому й міждержавному сполученнях здійснює ПАТ «Українська залізниця», яке забезпечує якісні перевезення вантажів та пасажирів.

Транспортна галузь є однією з базових галузей економіки, має розгалужену залізничну мережу, добре розвинену мережу автомобільних шляхів, морські порти та річкові термінали, аеропорти та широку мережу авіаційних сполучень, вантажних митних терміналів, що створює необхідні передумови для задоволення потреб користувачів транспорту у наданні транспортних послуг та розвитку бізнесу.

Залізничний транспорт України відіграє значну роль в дорожньо-транспортному комплексі країни і забезпечує понад 80 % (без урахування трубопровідного) вантажообігу і 33,4 % (без урахування міського електричного транспорту) пасажирообігу. Експлуатаційна мережа залізниць України є однією з найбільших у Європі і складає 19 790,9 км (без урахування окупованих територій, мережа яких на сьогодні не експлуатується), з яких 9 349,7 кілометра (понад 47,2 %) електрифіковано.

Українські залізниці безпосередньо межують і взаємодіють із залізницями Білорусі, Молдови, Польщі, Росії, Румунії, Словаччини, Угорщини й забезпечують роботу із сорока міжнародними залізничними переходами, а також обслуговують 13 українських морських портів Чорноморсько-Азовського басейну. Територією України проходять 4 Пан'європейських транспортних коридори:

- № 3 Брюссель – Ахен – Кельн – Дрезден/Берлін – Вроцлав – Катовіце – Краків – Львів – Київ;
- № 5 Венеція – Трієст/Копер – Любляна – Марибор – Будапешт – Ужгород – Львів – Київ;
- № 7 Дунайський (водний); (Австрія, Угорщина, Югославія, Болгарія, Румунія, Молдова, Україна);
- № 9 Гельсінкі – Виборг – Санкт-Петербург – Псков – Москва – Калінінград – Київ – Любашівка/Роздільна – Кишинів – Бухарест – Дімітровград – Александруполіс.

У Чорноморському та Азовському басейнах і дельті Дунаю працюють 13 морських портів, сукупна потужність вантажообробки яких становить більш як 230 млн тонн на рік. Через українські порти Ізмаїл і Рені здійснюється взаємодія з пан'європейським коридором № 7, який проходить річкою Дунай. Територією України простягається 2 714,5 кілометра внутрішніх водних шляхів, що належать до категорії судноплавних. Функціонує розвинута мережа паромного сполучення, морських контейнерних ліній, що з'єднують Україну з країнами-партнерами в Чорноморському регіоні. Національна мережа автомобільних доріг загального користування стано-

вить 169 652 кілометри. Країна відіграє роль транзитного транспортного мосту, що поєднує країни Європи та Азії. Наявна диференційована мережа прямих транзитних авіаційних сполучень. Авіаційний транзит через Україну переважно забезпечується вузловим аеропортом «Бориспіль». Через територію України проходить низка міжнародних транспортних коридорів: Пан'європейські транспортні коридори № 3, 5, 7, 9; коридори Організації співробітництва залізниць (ОСЗ) № 3, 4, 5, 7, 8, 10; Транс'європейська транспортна мережа (TEN-T), коридор Європа – Кавказ – Азія (ТРАСЕКА).

У 2017 році сталася знакова для нашої країни подія: Україна підписала Угоду про асоціацію з Європейським Союзом, що відкриває перед транспортною галуззю значно ширші можливості і водночас встановлює жорсткіші вимоги до якості роботи. Перед нами стоять такі виклики, як реструктуризація та модернізація залізничного сектору, лібералізація ринку транспортних перевезень, наближення українських стандартів до стандартів ЄС, зниження бар'єрів, пов'язаних з перетином кордонів. Водночас співробітництво між Україною та ЄС передбачатиме і ряд очевидних переваг. Серед них – удосконалення транспортних мереж, покращення умов пересування пасажирів та вантажів, усунення адміністративних, технічних та інших перешкод і багато іншого.

Важливими для ПАТ «Укрзалізниця» є положення Білої Книги ЄС «Дорожня карта єдиного європейського транспортного простору – До конкурентної та ресурсоефективної транспортної системи». У ній поставлені такі важливі задачі, як переміщення 50 % вантажних перевезень на середні та дальні відстані з автомобільного транспорту на залізницю або водний транспорт; істотне підвищення частки залізничного транспорту в пасажирських перевезеннях; запровадження інтелектуальних транспортних систем на усіх видах транспорту, запровадження альтернативних видів палива на транспорті та інші.

Загальна мета європейської транспортної політики полягає у створенні умов для розвитку високоякісної транспортної системи, заснованої на використанні технічних, економічних та технологічних характеристик окремих видів транспорту, принципів конкуренції, врахування економічного та соціального впливу, а також впливу на екологію та охорону здоров`я.

Global Competitiveness Index[1]

	2015-2016	2016-2017	2017-2018
Позиція України у Global Competitiveness Index		місце	
Україна	79	85	81
Транспортна інфраструктура, зокрема	91	91	87
Якість доріг	132	134	130
Якість залізничної інфраструктури	28	34	37
Якість портової інфраструктури	108	96	93

[1] З урахуванням перевезень міською електричкою.

У своїй діяльності ПАТ «Укрзалізниця» бере до уваги положення важливих європейських документів, зокрема стратегії Європейського союзу підтримки сталого розвитку «Європа 2020», у якій визначено амбіційні цілі у таких сферах:

ЗАЙНЯТІСТЬ

75 % населення у віці від 20 до 64 років мають бути зайняті

ІННОВАЦІЇ

3 % ВВП ЄС має інвестувати в науково-дослідну діяльність

КЛІМАТИЧНІ ЗМІНИ

досягнення цілі «20/20/20» стосовно клімату/енергетики, включаючи скорочення емісії на додаткові 30 %

БІДНІСТЬ

зниження рівня бідності, мінімізація ризику бідності або «соціального виключення» для 20 мільйонів жителів

ОСВІТА

частка осіб з незавершеною освітою має бути нижче 10 %, тоді як принаймні 40 % населення у віці від 30 до 34 років матимуть вищу освіту

Транспортна інфраструктура

У 2017 році Україна посіла 87 місце за рівнем розвитку транспортної інфраструктури у Глобальному рейтингу конкурентоспроможності, який щороку складає Всесвітній економічний форум. Порівняно з 2016 роком Україна піднялася на чотири позиції.

У рейтингу високі оцінки щодо якості отримала залізнична інфраструктура – 37 місце у світі, при цьому втративши три позиції за рік. Протягом останніх років індекс залізничної інфраструктури має тенденцію падіння, на відміну від портової та дорожньої, які хоч і посідають значно нижчі місця, але поступово поліпшуються. Зниження позиції пов'язане передовсім з неможливістю використання інфраструктурних об'єктів частини Донецької, Луганської областей та Автономної Республіки Крим.

Загалом з рейтингу видно, що транспортна інфраструктура України потребує модернізації. За оцінками експертів, її знос складає 70-90 %. Загальна потреба в інвестиціях на 2018 рік оцінюється в 6,5-8 млрд дол. За оцінками UIF, 1 дол. інвестицій в інфраструктуру дає 2-3 дол. приросту номінального ВВП, а створення 1 робочого місця у транспортному секторі призводить до створення 6 робочих місць в інших секторах.

Для покращення та розвитку транспортної інфраструктури Україна поступово здійснює ряд важливих змін. Один із масштабних інфраструктурних проектів Товариства – закінчення будівництва у 2018 році Бескидського тунелю, розташованого на межі Львівської та Закарпатської областей. Для України новий транспортний коридор має стратегічне значення, оскільки цим маршрутом перевозяться вантажі до західного кордону країни, а також понад 60 % транзитних вантажів у напрямку Західної та Центральної Європи[2].

У 2017 році проведено роботу з інтеграції транспортної мережі України в європейську транспортну мережу. Зокрема, за результатами Брюссельського Саміту Східного Партнерства Україна включена до індикативних карт Європейської транспортної мережі TEN-T. Також було підписано Меморандум про взаєморозуміння щодо подальшої співпраці в рамках проекту Via Carpatia. Документом передбачається реалізація міжнародного інфраструктурного проекту – будівництво транспортного коридору Via Carpatia, який має пролягати з литовських міст Клайпеда і Каунас через польські Білосток, Люблін і Ряшів до словацького й угорського міст Кошице і Дебрецен, а звідти – до румунської Констанци і грецьких Салонік.

Показники роботи транспортної галузі України за 2017 рік

343 057,1

млн т•км вантажообіг

99 277,7

млн пас. км пасажирообіг

[2] 24 червня 2018 року відбулося офіційне відкриття Бескидського тунелю. Будувати його закінчили на 7 місяців раніше, ніж планували.

Вантажні перевезення

ПАТ «Укрзалізниця» здійснює вагомий вплив на ринку вантажних перевезень і посідає значне місце на ринку оперування вагонами. Враховуючи багаторічний досвід Компанії, розвиток міждержавного партнерства у сфері логістики та компетентність працівників, Товариство має значний потенціал для зростання бізнесу як на національному, так і міжнародних ринках. За даними Державної служби статистики, у 2017 році вантажообіг транспорту України виріс на 5,8 % відносно 2016 року і склав 343 057,1 млн т•км. При цьому ріст відбувся на всіх видах транспорту. Максимальний ріст відбувся на авіаційному транспорті (+20,5 %), вантажообіг залізничного транспорту збільшився на 2,3 %.

Вантажообіг за видами транспорту в 2015-2017 роках[3]

	2015	2016	2017		Частка видів транспорту в загальному вантажообігу, %		
Вид транспорту	млн т·км	млн т·км	млн т·км	у % до 2016	2015	2016	2017
Всіма видами транспорту, зокрема	315 341,8	323 473,9	343 057,1	5,8	100,0	100,0	100,0
залізничним	194 321,6	187 215,6	191 914,1	2,3	61,6	57,9	55,9
автомобільним	34 431,1	37 654,9	41 178,8	8,4	10,9	11,6	12,0
водним	5 434,1	3 998,6	4 257,1	6,3	1,7	1,2	1,2
трубопровідним	80 944,1	94 378,9	105 434,4	11,7	25,7	29,2	30,7
авіаційним	210,9	225,9	272,7	20,5	0,1	0,1	0,1
Довідково: частка залізничного транспорту без врахування трубопровідного					82,9	81,7	80,8

Ключовим ринком для ПАТ «Укрзалізниця» є перевезення масових вантажів (вугілля, залізорудна сировина, чорні та кольорові метали, хімікати, нафтопродукти) у внутрішньому, експортно-імпортному та транзитному сполученнях. У 2017 році основну частину вантажів становили залізна і марганцева руди, кам'яне вугілля і мінбудматеріали. На частку цих видів вантажів припадало 60 % від загального об'єму вантажних перевезень.

Залізничний транспорт залишається базовою галуззю національної економіки України та основою її транспортної системи. У 2017 році він займав близько 56 % у загальному вантажообороті транспортної галузі України, а без врахування вантажообороту трубопровідного транспорту - понад 80 %.

191 914,1
млн т•км вантажообіг залізничного транспорту

339,6
млн т обсяг перевезених залізницею вантажів

[3] Без урахування тимчасово окупованої території Автономної Республіки Крим, м. Севастополь та частини зони проведення антитерористичної операції.

Пасажирські перевезення

У 2017 році за даними Державної служби статистики України, пасажирообіг транспорту в Україні виріс на 7,4 % порівняно з 2016 роком і склав 99 277,7 млн пас. км. Збільшення пасажирообігу відбулося за рахунок зростання показників на авіаційному (на 31,0 %), залізничному (на 3,6 %), метрополітенівському (на 2,9 %), автомобільному (на 2,5 %) та тролейбусному транспорті (на 2 %).

Пасажирообіг за видами транспорту в 2015-2017 роках[4]

	2015	2016	2017		Частка видів транспорту в загальному вантажообігу, %		
Вид транспорту	млн пас.км	млн пас.км	млн пас.км	у % до 2016 р.	2015	2016	2017
Всіма видами транспорту	97 280,7	102 239,4	99 277,7	7,4	100,00	100,00	100,00
залізничним[5 6]	35 425,6	36 954,0	28 043,4	3,6	36,42	36,14	28,25
автомобільним	34 775,6	34 448,0	35 412,4	2,5	35,75	33,73	35,67
водним	22,3	30,4	30,3	-0,2	0,02	0,03	0,03
авіаційним	11 362,4	15 525,1	20 345,7	31,0	11,68	15,19	20,49
трамвайним	4 238,1	3 994,9	3 922,6	-1,8	4,36	3,91	3,95
тролейбусним	6 092,1	5 896,5	6 016,0	2,0	6,26	5,77	6,06
метрополітенівським	5 364,6	5 350,5	5 507,3	2,9	5,51	5,23	5,55

28 043,4

млн пас. км пасажирообіг залізничного транспорту

206,6

млн осіб, що скористалися послугами залізниць

Товариство ефективно виконує роль національного перевізника пасажирів. Через незадовільний стан автомобільних доріг, розгалужену залізничну мережу та низьку вартість перевезень спостерігається стабільно високий попит на послуги Компанії. У 2017 році обсяг пасажирообігу склав 28 043,4 млн пас. км, що на 4,5 % більше плану та на 3,6 % більше, ніж у 2016 році.

Запровадження безвізового режиму з ЄС надало поштовх до розвитку високорентабельних перевезень «Схід-Захід». У 2017 році ПАТ «Укрзалізниця» запустило нові маршрути до Польщі, Австрії, Болгарії.

[4] Без урахування тимчасово окупованої території Автономної Республіки Крим, м. Севастополь та частини зони проведення антитерористичної операції.
[5] З урахуванням перевезень міською електричкою.
[6] Кількість відправлених пасажирів.

Відкриття міжнародних сполучень суттєво покращує якість життя українців, дозволяє зручніше планувати свої подорожі до міст Європи, а також сприяє розвиткові туризму.

Також у 2017 році розпочалося наймасштабніше оновлення парку пасажирських вагонів. Було придбано 50 нових пасажирських вагонів, що у 5,5 разів більше, ніж у 2016 році. Також за цей період виконано капітальний ремонт 50 пасажирських вагонів, що в 1,75 раза більше, ніж у 2016 році. Всі вагони було виготовлено і модернізовано на українських підприємствах, що є важливим для української економіки. Компанія забезпечила створення нових робочих місць і розвиток національного виробництва.

У 2017 році ПАТ «Укрзалізниця» придбало 50 нових пасажирських вагонів.

Розділ 2

НАШ БІЗНЕС

191,91
МЛРД Т·КМ
ВАНТАЖООБІГ

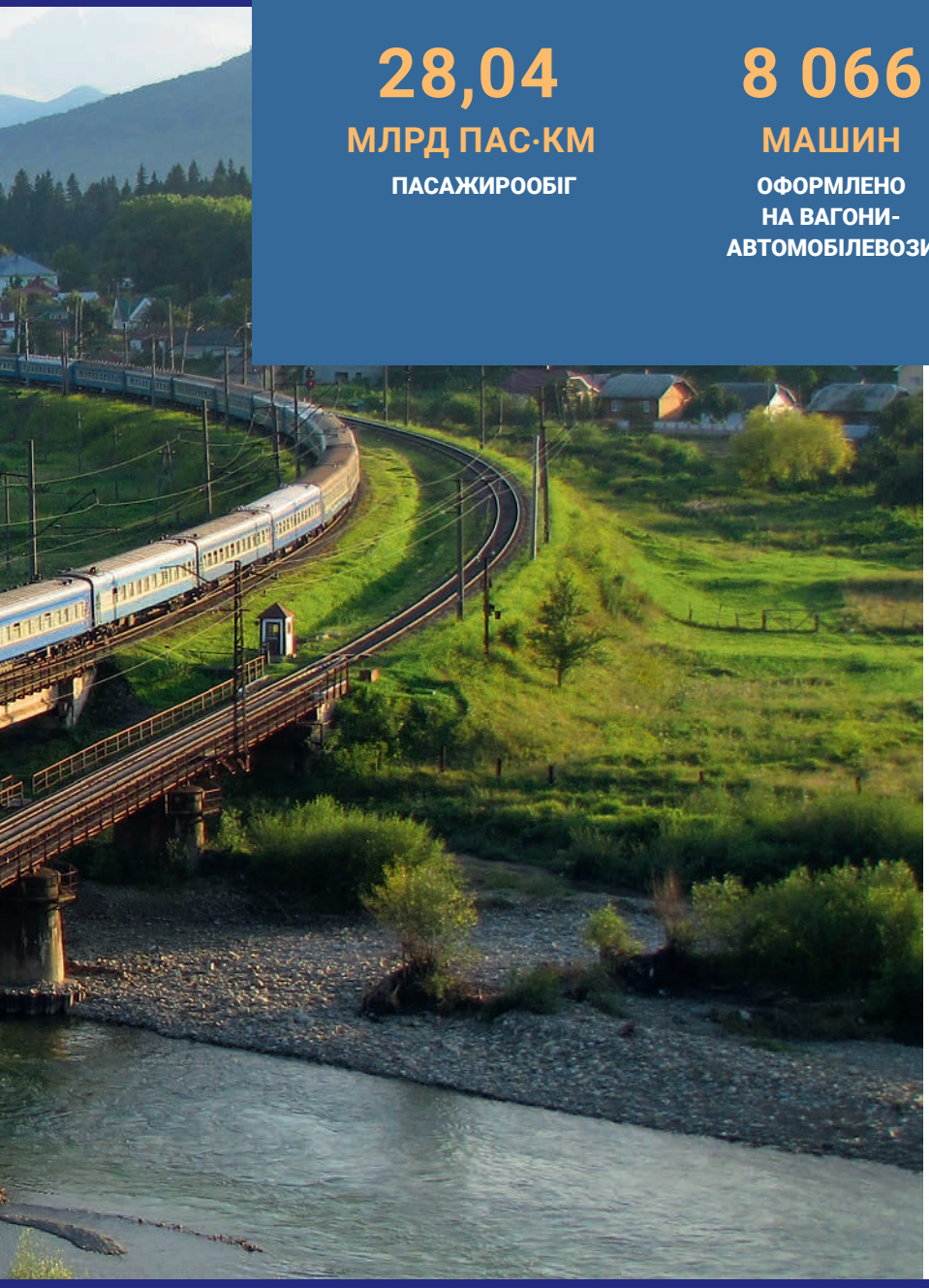
53,7
МЛН КВИТКІВ
ОФОРМЛЕНО ЧЕРЕЗ ІНТЕРНЕТ

2 721
ВАНТАЖНИЙ ВАГОН
ПРИДБАНО ТА ПОБУДОВАНО НА ВЛАСНИХ ПОТУЖНОСТЯХ

28,04
МЛРД ПАС·КМ
ПАСАЖИРООБІГ

8 066
МАШИН
ОФОРМЛЕНО НА ВАГОНИ-АВТОМОБІЛЕВОЗИ

1 751
КМ КОЛІЇ
ВІДРЕМОНТОВАНО



50
НОВИХ ПАС. ВАГОНІВ
ПРИДБАНО

73 729
КОНТЕЙНЕРІВ
ПЕРЕВЕЗЕНО УКРАЇНОЮ НА КОНТЕЙНЕРНИХ ПОЇЗДАХ

Карта капіталів

РЕСУРСИ на 01.01.2017

СОЦІАЛЬНИЙ КАПІТАЛ

6,7 млрд грн
Соціальні зобов'язання

ФІНАНСОВИЙ КАПІТАЛ

54,4 млрд грн
Дохід від вантажних перевезень

6,7 млрд грн
Перевезення пасажирів та багажу

5,3 млрд грн
Інші доходи та додаткові послуги

ВАНТАЖООБІГ

187,2 млрд т·км
Вантажообіг

343,4 млн т
Обсяг перевезених вантажів

73 720 ум. од.
Обсяг перевезених контейнерів

ПАСАЖИРООБІГ

26 997 млн пас. км
Пасажирообіг

162,3 млн осіб
Кількість перевезених пасажирів

48,8 млн
Кількість місць, оформлених через Інтернет

ЛЮДСЬКИЙ КАПІТАЛ

280 704 осіб
Чисельність персоналу

5 816 грн
Середньомісячна заробітна плата

15-е місце
В рейтингу з/п за видами діяльності

ПРИРОДНИЙ КАПІТАЛ

269,8 млн грн
Природоохоронні заходи

124 тис. т
Маса відходів в результаті діяльності

181,5 тис. т
Викиди CO_2

ІНТЕЛЕКТУАЛЬНИЙ КАПІТАЛ

45,7 млн грн
Вартість нематеріальних активів

СТРАТЕГІЯ РОЗВИТКУ

КОНКУРЕНЦІЯ ТА РИНОК

АКЦІОНЕР КОМПАНІЇ

ГЛОБАЛЬНІ ЦІЛІ ТА СЕРЕДОВИЩЕ

ПАТ «УКРЗАЛІЗНИЦЯ»

ОЧІКУВАННЯ ЗАЦІКАВЛЕНИХ СТОРІН

РЕЗУЛЬТАТ на 01.01.2018

▲ 36 %
9,1 млрд грн
Соціальні зобов'язання

▲ 10 %
60,1 млрд грн
Дохід від вантажних перевезень

▲ 9 %
7,3 млрд грн
Перевезення пасажирів та багажу

▲ 23 %
6,5 млрд грн
Інші доходи та додаткові послуги

▲ 3 %
191,9 млрд т·км
Вантажообіг

▼ 1 %
339,6 млн т
Обсяг перевезених вантажів

▲ 0,01 %
73 729 ум. од.
Обсяг перевезених контейнерів

▼ 4 %
28 043 млн пас·км
Пасажирообіг

▼ 3 %
158,1 млн осіб
Кількість перевезених пасажирів

▲ 10 %
53,7 млн
Кількість місць, оформлених через Інтернет

▼ 2 %
276 119 осіб
Чисельність персоналу

▲ 35 %
7 863 грн
Середньомісячна заробітна плата

▲ 2
13-е місце
В рейтингу з/п за видами діяльності

▲ 61 %
434,9 млн грн
Природоохоронні заходи

▼ 12 %
109 тис. т
Маса відходів в результаті діяльності

▼ 0,1 %
181,3 тис. т
Викиди CO_2

▲ 0,2 %
45,8 млн грн
Вартість нематеріальних активів

Стратегічний підхід до розвитку Товариства

У Компанії працює майже 280 тисяч робітників, або 1,4 % від загальної кількості зайнятих в Україні. У структурі ВВП на ПАТ «Укрзалізниця» у 2016 році припадало близько 3 % ВВП країни.

Метою прийняття Стратегії є визначення загальнокорпоративних цілей Компанії, які будуть зрозумілі і прийняті клієнтами, інвесторами та співробітниками, для концентрації зусиль щодо їх досягнення шляхом виконання стратегічних ініціатив, що направлені на створення передумов стабільного розвитку Товариства.

ПАТ «Укрзалізниця» – оператор залізничної інфраструктури, національний перевізник вантажів та пасажирів, який бере участь у виконанні стратегічної функції щодо забезпечення економічної безпеки країни та є суб'єктом природної монополії.

Товариство є одним із найбільших роботодавців України.

Наразі Компанія забезпечує понад 80 % (без урахування трубопровідного) вантажообігу і майже 33,4 % пасажирообігу (без урахування обсягів перевезень міським електричним транспортом) в дорожньо-транспортному комплексі країни. За обсягами вантажних перевезень ПАТ «Укрзалізниця» посідає четверте місце на Євразійському континенті, поступаючись лише залізницям Китаю, Росії та Індії.

ПАТ «Укрзалізниця» є одним із найбільших роботодавців України. У Компанії працює майже 280 тисяч робітників, або 1,4 % від загальної кількості зайнятих в Україні. У структурі ВВП на ПАТ «Укрзалізниця» у 2016 році припадало близько 3 % ВВП країни.

Свою господарську діяльність Компанія розпочала 1 грудня 2015 року. Товариство є правонаступником усіх прав і обов'язків Державної адміністрації залізничного транспорту України, а також підвідомчих підприємств і закладів, що мали статус окремих юридичних осіб.

Тенденції спаду української економіки в умовах політичної нестабільності та збільшення ролі автомобільного, авіаційного та річкового транспорту вимагають якісних перетворень Компанії шляхом визначення ключових напрямів розвитку в середньостроковій перспективі.

Метою прийняття Стратегії розвитку публічного акціонерного товариства «Українська залізниця» на 2017-2021 роки (далі – Стратегія) є визначення загальнокорпоративних цілей Компанії, які будуть зрозумілі та прийняті клієнтами, інвесторами та співробітниками для концентрації зусиль щодо їх досягнення шляхом виконання стратегічних ініціатив, які спрямовані на створення передумов її стабільного розвитку.

При розробці Стратегії використано збалансований та компромісний підхід до визначення цілей для врахування інтересів ПАТ «Укрзалізниця» та основних зацікавлених сторін: держави, клієнтів, інвесторів та співробітників Компанії.

Передумови для визначення ключових стратегічних цілей

Підтримка з боку держави як стратегічно важливого активу та обраний шлях Товариства до проведення реформ – основна умова успішності реалізації Стратегії ПАТ «Укрзалізниця». Збереження лідерських позицій на ринку вантажних і пасажирських перевезень в Україні дозволяє прогнозувати наявність стабільного попиту на перевезення залізничним транспортом у майбутньому. Розвиток транзитного потенціалу в рамках Євроазіатського партнерства, використання потенціалу Європейських транспортних коридорів TEN-T, подальше освоєння ринку логістичних послуг та вихід на міжнародні ринки – це можливості Компанії, які необхідно використати для підвищення ефективності роботи.

Ми керуємось:

Проектом Стратегії розвитку ПАТ «Укрзалізниця» на 2017-2021 роки, який розроблено Товариством з урахуванням положень Державної цільової програми реформування залізничного транспорту на 2010-2019 роки, затвердженої постановою Кабінету Міністрів України від 16.12.2009 № 1390, Транспортною стратегією України на період до 2020 року, схваленою розпорядженням Кабінету Міністрів України від 20.10.2010 № 2174, та проектом Закону України «Про залізничний транспорт».

Ключові цілі

Реалізація бачення Товариства ґрунтується на досягненні стратегічних цілей, які обрано відповідно до проведеного аналізу сильних та слабких сторін Компанії, проблем, які необхідно вирішити, та з урахуванням можливих загроз і очікувань основних зацікавлених сторін.

Ключова ціль – підвищення фінансово-економічної стабільності за рахунок сталого розвитку, росту дохідності і рентабельності бізнесу.

Стратегічні цілі та цільові показники ефективності

ЦІЛІ, ЯКІ ЗАБЕЗПЕЧУЮТЬ РОЗВИТОК ТОВАРИСТВА	ЗАГАЛЬНОКОРПОРАТИВНІ ЦІЛІ
1 ПІДВИЩЕННЯ ПРИВАБЛИВОСТІ ВАНТАЖНИХ І ПАСАЖИРСЬКИХ ПЕРЕВЕЗЕНЬ ЗАЛІЗНИЧНИМ ТРАНСПОРТОМ В УКРАЇНІ. Цільові показники ефективності, які характеризують ступінь досягнення цілі, поділені на основні групи, що характеризують зміну: ■ обсягів перевезень; ■ швидкості перевезень; ■ якості послуг, що надаються; ■ доступності послуг з перевезень. Показники, що характеризують зміну обсягів перевезень: частки вантажо- та пасажирообігу залізничним транспортом у загальному обсязі перевезень. Показники, що характеризують зміну швидкості: ■ середньорічна дільнична швидкість руху вантажних перевезень; ■ маршрутна швидкість пасажирських перевезень. Показники, які характеризують якість послуг, що надаються: ■ частка пасажирських перевезень, здійснених відповідно до графіка руху; ■ частка основних фондів з продовженим або простроченим строком нормативної служби. Показники, що характеризують доступність транспортних послуг: задоволення попиту на вантажні та пасажирські перевезення.	ПОБУДОВА ТА РОЗВИТОК ЕФЕКТИВНОЇ СИСТЕМИ КОРПОРАТИВНОГО УПРАВЛІННЯ, ЯКА ҐРУНТУЄТЬСЯ НА ВІДКРИТОСТІ, ПРОЗОРОСТІ І ПІДЗВІТНОСТІ. Наслідком досягнення цілі буде підвищення якості управління і планування діяльності Компанії, що характеризується зменшенням відхилення між плановими та фактичними фінансово-економічними показниками.
2 ЗБІЛЬШЕННЯ ПРИСУТНОСТІ НА РИНКАХ ЗА МЕЖАМИ УКРАЇНИ ЗА РАХУНОК ПОСИЛЕННЯ СПІВРОБІТНИЦТВА ТА ПРЯМИХ ІНВЕСТИЦІЙ. Цільовий показник ефективності, який характеризує ступінь досягнення цілі – доходи від діяльності за межами України.	ПІДВИЩЕННЯ ПРИВАБЛИВОСТІ ДЛЯ СПІВРОБІТНИКІВ ТА ПАРТНЕРІВ І ВПРОВАДЖЕННЯ СОЦІАЛЬНО ВІДПОВІДАЛЬНИХ ПІДХОДІВ В УПРАВЛІННІ ПЕРСОНАЛОМ. Цільові показники ефективності, що характеризують ступінь досягнення цілі: ■ рівень середньомісячної заробітної плати порівняно з 2016 роком; ■ продуктивність праці; ■ середньооблікова чисельність працівників порівняно з 2016 роком.
3 ПОБУДОВА ЕФЕКТИВНОГО ЛОГІСТИЧНОГО ОПЕРАТОРА ТА ЗБІЛЬШЕННЯ ЧАСТКИ ЛОГІСТИЧНИХ ПОСЛУГ У ЗАГАЛЬНОМУ ПОРТФЕЛІ КОМПАНІЇ. Цільові показники ефективності, які характеризують ступінь досягнення цілі: частки доходів у загальному обсязі перевезень від контейнерних перевезень, надання термінально-складських та транспортно-логістичних послуг.	ПІДВИЩЕННЯ ЕНЕРГО- І РЕСУРСОЕФЕКТИВНОСТІ КОМПАНІЇ. Цільові показники ефективності, які характеризують ступінь досягнення цілі: ■ середньорічні витрати палива та електроенергії на 1 млн приведених т•км; ■ продуктивність використання рухомого складу.
4	ПІДВИЩЕННЯ РІВНЯ БЕЗПЕКИ ЗАЛІЗНИЧНОЇ ТРАНСПОРТНОЇ СИСТЕМИ. Цільовий показник ефективності, який характеризує ступінь досягнення цілі – кількість транспортних подій на 1 млн приведених т•км.

Основні виклики, що потребують вирішення:

- падіння загального попиту на транспортні послуги, особливо на високодохідні транзитні перевезення;
- високий рівень зношеності основних фондів;
- відсутність національних виробників тягового рухомого складу;
- значне боргове навантаження;
- відсутність можливості залучення достатньої кількості приватних інвестицій через законодавчі обмеження, високі політичні та фінансово-економічні ризики;
- великий обсяг соціальних зобов'язань за відсутності державної підтримки;
- неефективна система тарифоутворення в умовах високої інфляції та знецінення національної валюти;
- низький рівень платоспроможності населення;
- відсутність сучасних стандартів управління Компанією та її застаріла структура;
- недосконала система державних закупівель;
- нестача висококваліфікованих кадрів як через незадовільний рівень оплати праці, так і через незадовільний стан освіти та професійної підготовки персоналу;
- незадовільний рівень фінансування та впровадження заходів щодо підвищення енергоефективності та зниження негативного впливу транспорту на навколишнє природне середовище.

Основні загрози:

- продовження негативних тенденцій в українській економіці;
- політична нестабільність та зміна пріоритетів розвитку, зокрема прийняття нормативно-правових актів, які будуть суперечити визначеним цілям Стратегії та запропонованим способам їх досягнення;
- неможливість виходу на нові ринки та залучення додаткових обсягів перевезення, зокрема транзитних вантажів;
- подальша інфляція та знецінення національної валюти без відповідної компенсації шляхом корегування тарифів;
- відсутність достатнього обсягу коштів, зокрема коштів інвесторів, та належної державної підтримки для оновлення основних фондів і реалізації пріоритетних інвестиційних проектів;
- підвищення конкурентних переваг перевезень автомобільним, річковим та авіаційним транспортом;
- внутрішній і зовнішній опір реалізації обраної політики та проведенню структурних реформ Компанії.

Першочергові заходи, необхідні для ефективного здійснення Стратегії:

- чіткий розподіл меж зон відповідальності за функції та процеси між посадовими особами, функціональними і виробничими підрозділами;
- наділення органів та посадових осіб Товариства, які відповідають за реалізацію Стратегії, відповідними і достатніми повноваженнями, з відповідною актуалізацією положень про підрозділи та посадових інструкцій;
- забезпечення нормативної підтримки і фінансування реалізації Стратегії;
- визначення методів, інструментів, процедур і інформаційних систем для реалізації Стратегії;
- розробка та впровадження системи заохочень і стимулів для реалізації загальної Стратегії, досягнення стратегічних цілей, виконання оперативних цілей і завдань;
- розробка детальних програм реалізації, які базуються на Стратегії і стратегічних ініціативах у різних сферах діяльності та містять конкретні завдання і строки їх виконання;
- розробка показників, індикаторів та їх цільових значень, організація формалізованої системи моніторингу виконання та корегування Стратегії;
- формування штату фахівців, які забезпечать реалізацію та контроль імплементації елементів Стратегії.

Ключові умови успішної реалізації Стратегії:

- усвідомлення та прийняття кожним працівником, структурним і виробничим підрозділом мети, концептуальних підходів та конкретних завдань Стратегії;
- досягнення єдності і координованості дій під час виконання Стратегії;
- забезпечення комплексної реалізації Стратегії, узгодженості програм і політик з її реалізації, уникнення розбіжностей та протиріч між програмами і стратегічними цілями;
- впровадження централізованої системи управління змінами, моніторингу виконання завдань і стратегічних ініціатив, корегування Стратегії.

Передбачено розробку деталізованих, взаємопов'язаних програм реалізації стандартів за такими напрямами:

- реструктуризації і забезпечення сталого розвитку та функціонування ПАТ «Укрзалізниця»;
- побудови організаційної структури ПАТ «Укрзалізниця» в цілому (центральний апарат, структурні підрозділи, регіональні філії, філії, залежні товариства) відповідно до Стратегії та стратегічних ініціатив;
- виділення, формалізації та оцінки ефективності бізнес-процесів та підпроцесів; розрахунку та зменшення процесної собівартості;
- програм розвитку рухомого складу, що передбачають модернізацію і закупівлю локомотивів, своєчасне обслуговування та ремонт рухомого складу;
- стандарту організації і планування перевезень, що передбачає розвиток транспортних та інтермодальних послуг, маркетингових стратегій, запровадження нових видів діяльності та продуктів;
- зайнятості, соціального розвитку та ефективного використання трудових ресурсів;
- корпоративної соціальної відповідальності;
- облікової та фінансової політики;
- тарифної політики;
- процесів закупівель та матеріально-технічного забезпечення.

Комплексна реалізація Стратегії забезпечується за рахунок:

- здійснення внутрішніх структурних перетворень ПАТ «Укрзалізниця» та формування бізнес-моделей для 5 ключових бізнес-вертикалей;
- розробки показників та їхніх цільових значень для оцінки ефективності впровадження бізнес-моделей;
- розробки планів реалізації стратегічних ініціатив (стратегічних програм) на основі бізнес-моделей;
- моніторингу та контролю досягнення цільових значень показників кожною з вертикалей та ПАТ «Укрзалізниця» в цілому.

Принципи реформування Компанії

Основною метою Програми є створення нової організаційно-правової та економічної моделі управління залізничним транспортом, розвиток конкурентного середовища на ринку залізничних послуг та підвищення ефективності його функціонування.

У 2017 році у ПАТ «Укрзалізниця» відбулись значні структурні зміни. Адже у Товаристві добре усвідомлюють, що реформування – це його майбутнє. Реформи дають та гарантують право на високі стандарти якості роботи залізниці. Компанія бажає не лише впроваджувати внутрішні зміни, а й брати участь в модернізації вітчизняної економіки, соціальному розвитку регіонів своєї присутності, що неможливо без активної участі громад. Реформування Товариства полягає у розробленні та реалізації планів реформування, які передбачають цілий комплекс різноманітних заходів. Рушійною силою реформ є менеджери вищої та середньої ланки.

Реформування залізничного транспорту відбувається відповідно до Державної цільової програми реформування залізничного транспорту на 2010-2019 роки (далі – Програма), затвердженої постановою Кабінету Міністрів України від 16.12.2009 № 1390 (із змінами).

Метою реформування Компанії є її адаптація до сучасних ринкових умов, покращення ефективності роботи її структурних підрозділів та підвищення конкурентоспроможності послуг.

Ключові завдання реформування:

- підвищення ефективності діяльності, поліпшення фінансових показників роботи шляхом покращення управління, вдосконалення системи планування та контролю, бізнес-планування, підвищення продуктивності праці, поліпшення фінансово-економічних результатів роботи;
- своєчасне виконання зобов'язань, зокрема, виплат до бюджету та заробітної плати;
- захист прав акціонерів та забезпечення інвестиційної привабливості Товариства.

Перші підсумки реформи:

- Товариством схвалено проект Стратегії розвитку ПАТ «Укрзалізниця» на 2017-2021 роки та інвестиційний план як її складову.
- Завершено корпоратизацію ПАТ «Укрзалізниця».
- Утворено філію «Пасажирська компанія».
- Реалізовано реформу системи тарифікації вартості користування вантажними вагонами власності ПАТ «Укрзалізниця» шляхом внесення відповідних змін до Збірника тарифів на перевезення вантажів залізничним транспортом та пов'язані з ними послуги.
- Утворено філію «Центр будівельно-монтажних робіт та експлуатації будівель і споруд».
- Розпочав роботу Проектний офіс, метою якого є координація проектів з реформування ПАТ «Укрзалізниця».
- Розпочато реформу корпоративного управління із залученням консультативних послуг компанії Deloitte.
- Запроваджено ефективну систему корпоративного управління господарськими товариствами, пакети акцій (частки) яких внесено до статутного капіталу ПАТ «Укрзалізниця» (утворені та діють виконавчі органи, наглядові ради та ревізійні комісії товариств).

Кредитна політика ПАТ «Укрзалізниця»

ПАТ «Укрзалізниця» є відповідальним позичальником, що використовує різноманітні інструменти залучення фінансових ресурсів як на внутрішньому ринку, так і з міжнародних ринків капіталу. Товариство активно співпрацює з міжнародними фінансовими організаціями з питань фінансування інфраструктурних проектів та з українськими державними банками з питань рефінансування існуючого портфеля.

У цілому кредитна політика Товариства протягом року була спрямована на оптимізацію структури кредитного портфеля та умов запозичень, врегулювання простроченого фінансового боргу, що в подальшому дасть змогу знизити існуючі валютні ризики, зменшити фінансові витрати, уникнути виникнення випадків невиконання зобов'язань позик та забезпечити необхідне фінансування капітальних вкладень.

Активна співпраця з міжнародними фінансовими організаціями в 2017 році була підґрунтям для підписання стратегічних угод з Європейським інвестиційним банком та Європейським банком реконструкції і розвитку. Ці угоди в подальшому сприятимуть зменшенню частки зносу основних фондів ПАТ «Укрзалізниця» та покращенню інфраструктури на умовах пільгового фінансування, а також покращенню інвестиційного клімату в Україні.

На етапі підготовки перебувають ряд інших фінансових проектів, зокрема з Європейським банком реконструкції і розвитку, Європейським інвестиційним банком та українськими банками.

ПАТ «Укрзалізниця» для підтримки репутації відповідального позичальника та відповідно до світової практики перебуває в постійному діалозі як з існуючими кредиторами, так і з потенційними інвесторами. На сайті Товариства передбачений спеціальний розділ для комунікації з інвесторами (http://www.uz.gov.ua/about/investors/), який регулярно наповнюється необхідною інформацією. Також ПАТ «Укрзалізниця» на регулярній основі бере участь у конференц-дзвінках та зустрічах з міжнародними кредиторами й аналітиками щодо основних показників діяльності та перспектив подальшої співпраці.

Станом на 01.01.2017 заборгованість по залучених коштах складала 41,4 млрд грн. Протягом 2017 року було погашено фінансових зобов'язань 4,8 млрд грн. На кінець року заборгованість за запозиченнями становила 37,8 млрд грн. У 2017 році Товариством залучення запозичень не здійснювалось.

Стратегічні цілі:

- Забезпечення збалансованого з точки зору обсягу та вартості фінансування для реалізації стратегічних ініціатив вертикалей Товариства.
- Посилення фінансової стійкості ПАТ «Укрзалізниця» через зміну строковості фінансових зобов'язань та акцент на довгостроковому фінансуванні.
- Зниження валютних ризиків Товариства шляхом підвищення частки запозичень у національній валюті.
- Зниження фінансових витрат на обслуговування існуючого кредитного портфеля.
- Підвищення кредитного рейтингу Товариства до рівня суверена.

ПАТ «Укрзалізниця» на регулярній основі здійснює проведення аудиту за міжнародними стандартами фінансової звітності, зокрема з метою підтвердження ковенантів, встановлених міжнародними кредитними угодами. Крім того, міжнародно визнаними рейтинговими агентствами Fitch Rating та Standard&Poor's здійснюється спостереження та оновлення кредитного рейтингу Товариства.

Стратегічні завдання:

1. Продовження співпраці з міжнародними фінансовими організаціями – Європейським банком реконструкції та розвитку та Європейським інвестиційним банком у рамках оновлення основних фондів та покращення інфраструктури на умовах пільгового фінансування.

2. Забезпечення високого рівня управління ліквідністю Товариства.

3. Здійснення випуску внутрішніх облігацій, використання інструменту облігацій, що випускаються міжнародними фінансовими організаціями в національній валюті, для цілей фінансування Товариства та застосування інших інструментів кредитування для покращення структури портфеля запозичень.

4. Подальша співпраця з українськими банками як з питань поточного обслуговування, так і з питань реалізації стратегії рефінансування кредитного портфеля Товариства.

5. Врегулювання існуючої простроченої кредитної заборгованості.

6. Заміщення строкових кредитів в іноземній валюті на відновлювальні кредитні лінії в національній валюті.

7. Припинення співпраці з фінансовими установами, що перебувають під санкціями.

8. Розширення переліку кредиторів та фінансових інструментів.

9. Зміна інструментів кредитування та/або їх умов з метою зниження вартості залучених фінансових ресурсів.

10. Пом'якшення валютних обмежень для ПАТ «Укрзалізниця» в частині скасування обов'язкового продажу валютної виручки, що в результаті дасть можливість збільшити частку власних валютних надходжень в обслуговуванні валютних запозичень.

11. Розміщення облігацій участі в позиці на міжнародних ринках капіталу.

Основні виклики, що потребують вирішення:

1. Прострочена заборгованість за укладеними кредитними договорами. Товариство протягом декількох місяців перебуває в активній стадії переговорів з фінансовою установою і планує найближчим часом врегулювати заборгованість. При цьому з метою покращення структури портфеля запозичень, зокрема рефінансування простроченого боргу, консолідованим фінансовим планом на 2018 рік передбачено залучення фінансових ресурсів на 10 млрд грн.

2. Значна валютна складова кредитного портфеля, яка на сьогодні становить 98 %, несе значні фінансові ризики, пов'язані з можливим подальшим знеціненням гривні.

3. Обмеженість фінансового ринку в доступних ресурсах.

4. Скасування мораторію на примусове стягнення заборгованості ДП «Донецька залізниця».

5. Невідповідність актів ДП «Донецька залізниця» фінансовим зобов'язанням підприємства, які будуть набуті Товариством після відновлення Україною контролю над тимчасово окупованою територією.

Знакові угоди (події) року:

У 2017 році ПАТ «Укрзалізниця» отримано згоду власників облігацій участі в позиці, випущених Шортлайн Пі-Ел-Сі на Ірландській фондовій біржі, на внесення змін до умов позики, чим успішно упереджено дефолт за зовнішньою позикою та не допущено негативних фінансових і юридичних наслідків, зокрема потенційної втрати ліквідності в сумі більше 13 млрд грн. Зміни передбачають виключення з крос-дефолтних обставин проблемних кредитів Товариства та дозволять в 2018 році успішно завершити їх реструктуризацію.

На продовження реалізації проекту «Електрифікація залізничного напрямку «Долинська – Миколаїв – Колосівка» 30.12.2017 між ПАТ «Укрзалізниця» та ЄБРР укладено угоду про надання позики, що передбачає виділення кредитних коштів на суму 150 млн євро. Кредитні кошти надаються під гарантію держави.

Попередньо 22.06.2017 з ЄБРР укладено угоду про підготовку проекту «Закупівля нових вантажних вагонів загального призначення для ПАТ «Укрзалізниця», що визначає попередні умови та положення довгострокового кредитування та передбачає надання кредитних коштів у розмірі 150 млн дол. США для придбання Товариством 6-6,5 тис. вантажних вагонів. Кредитні кошти будуть надані без державної гарантії.

В рамках угоди про взаєморозуміння між ПАТ «Укрзалізниця» і компанією General Electric Transportation за сприяння та підтримки Уряду України ПАТ «Укрзалізниця» проведено підготовчу роботу для підписання з компанією General Electric Transportation, яка є складовою транснаціональної корпорації General Electric, рамкової угоди про співпрацю в рамках проекту оновлення вантажних магістральних тепловозів ПАТ «Укрзалізниця».

Для реалізації першого етапу цього проекту опрацьовано проект договору фінансового лізингу, технічні та комерційні умови отримання у користування ПАТ «Укрзалізниця» за участі АТ «Укрексімбанк» 30 магістральних вантажних тепловозів виробництва компанії General Electric.

Корпоративне управління

Залізничний транспорт посідає провідне місце у задоволенні потреб виробничої сфери та населення у перевезеннях і є важливим фактором забезпечення соціально-економічного розвитку України, укріплення її зовнішньоекономічних зв'язків.

Товариство було створено у червні 2014 року на базі Державної адміністрації залізничного транспорту, що мала статус органу управління та 48 підприємств і установ залізничного транспорту, зокрема 6 залізниць, які реорганізовано шляхом злиття. Реформування здійснювалось відповідно до Закону України «Про особливості утворення акціонерного товариства залізничного транспорту загального користування» та постанови Кабінету Міністрів України «Про утворення публічного акціонерного товариства «Українська залізниця». Засновником та єдиним акціонером Товариства є держава в особі Кабінету Міністрів України. 100 відсотків акцій Товариства закріплено у державній власності. Свою господарську діяльність ПАТ «Укрзалізниця» розпочало 1 грудня 2015 року.

До 2015 року система корпоративного управління ПАТ «Укрзалізниця» мала певні недоліки, зокрема:
- існував нечіткий розподіл функцій управління;
- процес відбору членів наглядової ради був непрозорим, не працювали механізми та інструменти, які дозволяли б залучати висококомпетентних професіоналів з бездоганною репутацією;
- призначення на посади та припинення повноважень керівництва Товариства здійснювалося Міністерством інфраструктури України (винагородження цих осіб визначалося органами державної влади).

Для усунення зазначених недоліків у 2015 році ПАТ «Укрзалізниця» розпочало впровадження системи корпоративного управління згідно міжнародних стандартів та підходів. Впровадження системи має на меті створення ефективної та прозорої компанії, підвищення якості залізничного транспорту для задоволення потреб, що зростають, національної економіки і населення в перевезеннях.

Пріоритети Товариства у 2017 році пов'язані, в першу чергу, із забезпеченням надійності та безпеки транспорту, підвищенням ефективності перевезень, оптимізацією витрат і розвитком проектів з урахуванням принципів безперервного вдосконалення.

Наступного року в Компанії буде продовжена реформа корпоративного управління, метою якої є досягнення високих стандартів відкритості, прозорості та підзвітності. ПАТ «Укрзалізниця» одна з перших компаній у державному секторі, яка залучила для проведення реформи незалежних консультантів. Спільно з компанією Deloitte, яка є нашим незалежним консультантом, та Європейським банком реконструкції та розвитку, який є співучасником цього проекту, заплановано впродовж першого-другого кварталу 2018 року завершити роботу з визначення нової системи управління ПАТ «Укрзалізниця» та розпочати втілення її в життя.

Ми керуємось:

«Принципами корпоративного управління ОЕСР» (Організації економічного співробітництва та розвитку);

«Керівними принципи ОЕСР з корпоративного управління для державних підприємств».

Статут ПАТ «Укрзалізниця»

Статут ПАТ «Укрзалізниця» затверджено постановою Кабінету Міністрів України від 2 вересня 2015 р. № 735 (в редакції постанови Кабінету Міністрів України від 30 серпня 2017 р. № 682).

Загальні положення Статуту:
1. Публічне акціонерне товариство «Українська залізниця» є юридичною особою, що утворене відповідно до Закону України «Про особливості утворення публічного акціонерного товариства залізничного транспорту загального користування», постанови Кабінету Міністрів України від 25 червня 2014 р. № 200 «Про утворення публічного акціонерного товариства «Українська залізниця» (Офіційний вісник України, 2014 р., № 53, ст. 1402).
2. Товариство утворене як публічне акціонерне товариство, 100 відсотків акцій якого закріплюються в державній власності, на базі Укрзалізниці, а також підприємств, установ та організацій залізничного транспорту загального користування, які реорганізовано шляхом злиття, згідно з Додатком 1 до постанови Кабінету Міністрів України від 25 червня 2014 р. № 200 «Про утворення публічного акціонерного товариства «Українська залізниця».

Товариство є правонаступником усіх прав і обов'язків Укрзалізниці та підприємств залізничного транспорту.
3. Найменування Товариства:
українською мовою: повне – публічне акціонерне товариство «Українська залізниця», скорочене – ПАТ «Укрзалізниця»;

англійською мовою: повне – public joint stock company «Ukrainian railway», скорочене – JSC «Ukrzaliznytsia».
4. Місцезнаходження Товариства: 03150, м. Київ, вул. Тверська, 5.

Для забезпечення функціонування ПАТ «Укрзалізниця» утворено відповідні органи Товариства та апарат управління Товариством.

Органи управління

Загальні збори

Протягом 2017 року вищим органом було прийнято 12 рішень, серед них 5 - кадрових.

Вищим органом Товариства є загальні збори. Функції загальних зборів виконує Кабінет Міністрів України. Функції вищого органу, які передбачені законодавством, Статутом та внутрішніми документами Товариства, виконуються Кабінетом Міністрів України одноосібно[7].

Питання, віднесені до виключної компетенції вищого органу:
- не можуть бути передані для вирішення іншим органам Товариства;
- оформляються відповідним актом КМУ за поданням Мінекономрозвитку.

Наглядова рада

20.06.18 Кабінетом Міністрів України було обрано новий склад наглядової ради, до якої увійшли:
Ослунд Андерс, незалежний член наглядової ради;
Кун Крістіан, незалежний член наглядової ради;
Андреас Матьє, незалежний член наглядової ради;
Аджунер Шевкі, незалежний член наглядової ради;
Білак Е. Даніель, представник держави в наглядовій раді;
Мар'євич Костянтин, представник держави в наглядовій раді;
Юрик Іван, представник держави в наглядовій раді.

Наглядова рада здійснює контроль за діяльністю правління та захист прав акціонерів. Наглядова рада діє на підставі Статуту Товариства та Положення про наглядову раду, затвердженого наказом Мінінфраструктури від 29.07.2016 № 258.

До серпня 2017 року до складу наглядової ради Товариства входило 6 членів – представників держави (працівники державних органів), а з серпня їх чисельність складала 5 членів. Затвердження чисельності та персонального складу членів наглядової ради належить до виключної компетенції Кабінету Міністрів України.

Наглядова рада приймає рішення з питань, що належать до її виключної компетенції. Зазначені питання не можуть вирішуватись іншими органами Товариства, крім вищого органу.

Протягом 2017 року було проведено 3 засідання наглядової ради з таких основних питань:
- про обрання аудитора Товариства, встановлення розміру оплати його послуг;
- про корпоративного секретаря;
- про звіт про роботу голови та членів правління за 2016 рік;
- про річну фінансову звітність Товариства за 2016 рік та результати її перевірки незалежним аудитором;
- про розгляд пропозицій правління стосовно розподілу та використання прибутку Товариства, розміру виплати дивідендів;
- про звіт наглядової ради тощо.

Правління

Чисельність і персональний склад правління затверджується Кабінетом Міністрів України. Очолює правління голова, який призначається на посаду та звільняється з посади Кабінетом Міністрів України.

Правління є колегіальним виконавчим органом Товариства, який здійснює управління його поточною діяльністю. Правління підзвітне вищому органу та наглядовій раді і організовує виконання їх рішень. Діяльність правління регулюється принципами економічної доцільності та спрямована на одержання прибутку та збільшення вартості активів Товариства.

З початку звітного періоду до серпня 2017 року правління мало такий склад: голова - Войцех Балчун та 6 членів правління: Олександр Бужор, Іренеуш Василевський, Сергій Михальчук, Желько Марчек, Ремігіуш Пашкевич, Марек Роберт Залєсний. Розпорядженням КМУ від 9 серпня 2017 р. № 509-р звільнено з посади голову правління Войцеха Балчуна. З серпня 2017 року чисельність правління складала 7 членів правління, на одного з них було покладено виконання обов'язків голови правління (постанова Кабінету Міністрів України від 9 серпня 2017 року № 551 «Про зміну складу правління публічного акціонерного товариства «Українська залізниця»).

[7] Питання компетенції органів управління ПАТ «Укрзалізниця» викладені у Статуті Товариства.

До порядків денних було включено 872 питання, з яких по 759 було прийнято рішення. Основні питання, які розглядалися на засіданнях:

- про Тимчасові контрольні завдання з освоєння капітальних інвестицій за джерелами фінансування;
- про безкоштовне перевезення дітей військових, які брали участь в АТО[8] та їх супроводу;
- про затвердження планів ремонту колійної техніки та рухомого складу;
- про реорганізацію чинної системи здійснення корпоративного контролю з питань безпеки руху поїздів і автотранспорту;
- про внесення змін до штатних розписів;
- про вдосконалення порядку розрахунків з афілійованими підприємствами;
- питання Тарифної комісії;
- про затвердження організаційних структур;
- про деякі питання діяльності філій;
- про окремі питання організації корпоративного управління;
- про погодження переліку цін на виконання робіт (послуг), які надаються за вільними тарифами;
- про деякі питання діяльності виконавчих органів приватних акціонерних товариств, 100 відсотків акцій яких внесено до статутного капіталу ПАТ «Укрзалізниця»;
- про наявність робочого парку вантажних локомотивів та стан закупівлі запчастин;
- кадрові питання тощо.

Протягом 2017 року було проведено 128 засідань правління Товариства.

Протягом року було створено три філії:
1. «Пасажирська компанія», що дозволило досягти 12 % зростання пасажирських перевезень та скоротити простоювання пасажирського рухомого складу;
2. «Центр діагностики залізничної інфраструктури», завдяки чому централізовано функції з обстеження, визначення та контролю технічного стану залізничних колій, інженерних споруд, експлуатації та ремонт засобів вимірювальної техніки й випробувального обладнання;
3. «Центр будівельно-монтажних робіт та експлуатації будівель та споруд», що дозволило оптимізувати персонал шляхом передачі функціоналу до новоствореної філії та ліквідації структурних підрозділів регіональних філій.

Ревізійна комісія

Контроль за фінансово-господарською діяльністю Товариства здійснює ревізійна комісія. До складу ревізійної комісії ПАТ «Укрзалізниця» входить 5 членів – представників держави (працівники державних органів).

Затвердження чисельності та персонального складу ревізійної комісії належить до виключної компетенції Кабінету Міністрів України.

Протягом 2017 року засідань ревізійної комісії не відбувалось.

[8] У 2018 році АТО змінила ООС (Операція Об'єднаних сил).

Члени правління

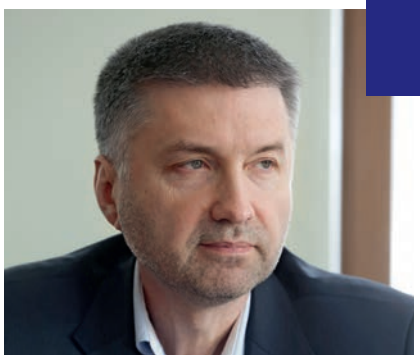
Євген Кравцов

В.о. голови правління з 10.08.2017 (розпорядження Кабінету Міністрів від 9 серпня 2017 року № 512-р «Про тимчасове покладення виконання обов'язків голови правління публічного акціонерного товариства «Українська залізниця» на Кравцова Є.П.»). Народився 31.05.1986 р. у м. Одеса. У 2008 р. закінчив приватний вищий навчальний заклад «Європейський університет», у 2010 - Київський національний університет ім. Тараса Шевченка. Напрям діяльності - юриспруденція, менеджмент в транспортній галузі.

Іренеуш Василевський

Вступив на посаду з 02 серпня 2016 року. Народився 05.07.1957 р. в м. Познань, Республіка Польща. У 1983 р. закінчив Вищу інженерну школу ім. Казимира Пулавського в м. Радом. Напрям діяльності - залізничний транспорт.

Олександр Бужор



Вступив на посаду з 07 червня 2016 року. Народився 04.09.1963 р. в м. Харків. У 1988 р. закінчив Харківський держуніверситет ім. О. М. Горького. Напрям діяльності – економіка, банківська справа.

Сергій Михальчук

Вступив на посаду з 01 грудня 2015 року. Народився 17.05.1973 р. в с. Остапківці Коломийського району Івано-Франківської області. У 1997 р. закінчив Дніпропетровський державний технічний університет залізничного транспорту, у 2003 р. - Дніпропетровський національний університет залізничного транспорту ім. академіка В. Лазаряна. Напрям діяльності - залізничний транспорт.

Желько Марчек

Вступив на посаду з 24 червня 2016 року. Народився 11.07.1969 р. у Республіці Сербія. У 2012 р. закінчив DOBA, м. Марибор. Напрям діяльності- менеджмент компаній.

Ремігіуш Пашкевич

Вступив на посаду з 05 липня 2016 року. Народився 29.12.1970 р. в м. Гомбін, Польща. У 1994 р. закінчив Варшавський технологічний університет. Напрям діяльності - залізничний транспорт.

Марек Роберт Залєсний

Вступив на посаду з 24 червня 2016 року. Народився 26.06.1963 р. у м. Богатиня Дольношльонського воєводства, Польща. У 1991 р. закінчив Сілезький політехнічний університет (Катовіце, Польща). Напрям діяльності - менеджмент в логістичній сфері.

Структура Товариства

У складі ПАТ «Укрзалізниця» створено 34 філії, з яких 6 регіональних та 28 функціональних, а також 2 представництва (у Російській Федерації та Республіці Білорусь, а також в Республіці Польща).

Відповідно до постанови КМУ від 16.12.2009 № 1390 «Про затвердження Державної цільової програми реформування залізничного транспорту на 2010-2019 роки» (зі змінами) перед ПАТ «Укрзалізниця», окрім іншого, було поставлено такі завдання:

- формування вертикально інтегрованих структур за певними видами діяльності;
- оптимізація організаційної структури залізничного транспорту.

Організаційна структура ПАТ «Укрзалізниця»[9]

Для забезпечення функціонування Товариства, відповідно до Статуту публічного акціонерного товариства «Українська залізниця», затвердженого постановою Кабінету Міністрів України від 02.09.2015 № 735 (в редакції постанови Кабінету Міністрів України від 30.08.2017 № 682), утворюються органи Товариства, а також апарат управління.

Організаційна структура ПАТ «Укрзалізниця» складається з наглядової ради, правління та апарату управління.

Структурними підрозділами апарату управління є департаменти, управління, інспекції і такі підрозділи, як регіональні філії, філії та представництва. Крім того, до апарату управління належать директори, корпоративний секретар, комплаєнс і Проектний офіси та офіс корпоративного секретаря.

Права та обов'язки голови та членів правління Товариства визначаються законодавством, Статутом Товариства та трудовим контрактом. Голова та члени правління у своїй діяльності керуються законодавством України, Статутом ПАТ «Укрзалізниця», рішеннями вищого органу управління, рішеннями наглядової ради Товариства, внутрішніми документами Компанії.

Права та обов'язки функціональних директорів Товариства визначаються чинним законодавством, колективними договорами, положеннями Товариства та контрактом. Повноваження та відповідальність функціональних директорів Товариства передбачено наказом від 14.04.2016 № 285 «Про затвердження Порядку розмежування компетенцій між директорами ПАТ «Укрзалізниця». Положеннями зазначеного наказу директори підпорядковуються голові або члену правління, безпосередньо забезпечують та несуть персональну відповідальність за вирішення питань координації діяльності підрозділів, що перебувають у їх безпосередньому підпорядкуванні. Функціональні директори формують апарат управління.

Ролі управління

Апарат управління ПАТ «Укрзалізниця» відповідає за стратегічне планування, визначення методології, загальну координацію роботи регіональних філій та філій, їх структурних підрозділів, створення умов для підвищення конкурентоспроможності галузі.

Статутом Компанії встановлено, що Товариство створює філії, представництва, інші відокремлені підрозділи без статусу юридичної особи як на території України, так і за її межами, які діють на підставі положень.

Товариство через регіональні філії та філії задовольняє потреби держави, юридичних і фізичних осіб в безпечних та якісних залізничних перевезеннях у внутрішньому та міжнародному сполученнях, роботах та послугах,

[9] Організаційна структура ПАТ «Укрзалізниця» станом на 1.01.2018.

що здійснюються регіональними філіями та філіями, забезпечує ефективне функціонування та розвиток виробничо-технологічного комплексу залізничного транспорту загального користування, оперативну координацію роботи структур функціональних вертикалей.

Структурні підрозділи апарату управління регіональних філій та філій керують виробничими підрозділами регіональних філій. Вони безпосередньо підпорядковуються керівникам апарату управління регіональних філій згідно розподілу компетенцій та функціонально структурним підрозділам апарату управління ПАТ «Укрзалізниця».

Виробничі підрозділи регіональних філій здійснюють свою діяльність відповідно до положень, затверджених наказами регіональних філій та філій.

Діяльність господарських та залежних товариств, акції яких внесені до статутного капіталу ПАТ «Укрзалізниця», направлена на отримання прибутку за рахунок виробничої, підприємницької, комерційної та інших видів діяльності й забезпечення на цих засадах соціально-економічних потреб суспільства, зростання добробуту працівників Товариства та його акціонера – ПАТ «Укрзалізниця».

Визначення та затвердження організаційної структури Товариства, питання утворення структурних підрозділів ПАТ «Укрзалізниця» (апарату управління та відокремлених підрозділів) та затвердження положення про них здійснюється за рішенням правління Компанії.

ВИЩИЙ ОРГАН (КАБІНЕТ МІНІСТРІВ УКРАЇНИ)

НАГЛЯДОВА РАДА

Корпоративний секретар

В.о. голови правління Кравцов Є. П.

Член правління Залєсний М. Р. - вертикаль «Вантажні перевезення»

АПАРАТ УПРАВЛІННЯ ПАТ «УКРЗАЛІЗНИЦЯ»

АЦКС Офіс корпоративного секретаря

АЦКО Управління офісом корпоративного секретаря

- **ЦЦІТ** Директор з питань інформаційних технологій
- **ЦЦЮ** Директор з правових питань та майнової політики
- **ЦЦР** Директор із стратегічного розвитку та інвестиційної політики
- **ЦЦБ** Директор з безпеки
- **ЦІТ** Апарат директора з питань інформаційних технологій
- **ЦЮ** Юридичний департамент
- **ЦКР** Департамент реформування та корпоративного розвитку
- **ЦБ** Департамент безпеки
- **ЦА** Департамент адміністративного забезпечення
- **Цпро** Проектний офіс
- **Комплаєнс-офіс**
- **ЦР** Спеціальне управління
- **ЦБТ** Департамент охорони праці та промислової безпеки
- **ЦКМ** Департамент майнової політики
- **ЦІП** Департамент інвестиційної політики
- **ЦУО** Головне управління воєнізованої охорони
- **ЦО** Перше управління
- **ЦІ** Департамент міжнародного співробітництва
- **ЦКУ** Департамент корпоративного управління
- **ЦСРП** Департамент стратегічного розвитку та планування
- **Цпрес** Департамент інформаційної політики та зв'язків з громадськістю
- **ЦКРУ** Департамент внутрішнього аудиту та контролю
- **ЦВСЗ** Відділ спеціального зв'язку
- **ЦМР** Департамент маркетингу і реклами
- **ЦМ** Департамент комерційної роботи

ВІДОКРЕМЛЕНІ ПІДРОЗДІЛИ ПАТ «УКРЗАЛІЗНИЦЯ»

- **ПКТБ ІТ** «Проектно-конструкторське технологічне бюро інформаційних технологій»
- Частки у 12 господарських товариствах
- **ВВО** «Відомча воєнізована охорона»
- **ЦН** «Центр сервісного забезпечення»
- Медіацентр «Магістраль»
- **ЦЗВ** «Центр забезпечення виробництва»
- **ГІОЦ** «Головний інформаційно-обчислювальний центр»
- Представництва ПАТ «Укрзалізниця»: в Російській Федерації та Республіці Білорусь, в Республіці Польща
- **РВК** «Рефрижераторна вагонна компанія»
- **ЦТС «Ліски»** «Центр транспортного сервісу «Ліски»
- **ЦТЛ** «Центр транспортної логістики»
- «Вінниця трансприлад»

Регіональна філія «Донецька залізниця»

Регіональна філія «Львівська залізниця»

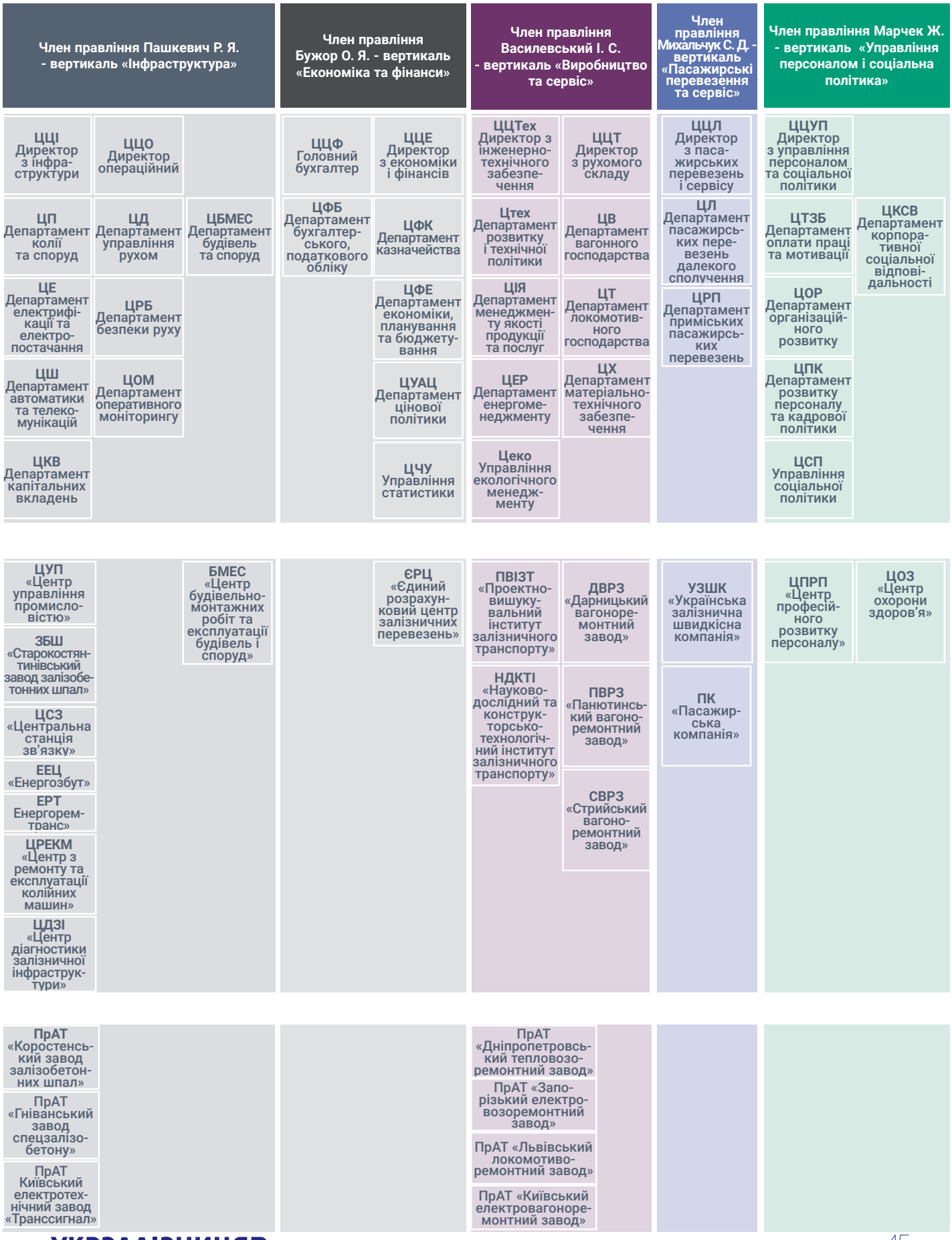
Регіональна філія «Придніпровська залізниця»

Регіональна філія «Південно-Західна залізниця»

Регіональна філія «Південна залізниця»

Регіональна філія «Одеська залізниця»

ПРИВАТНІ АКЦІОНЕРНІ ТОВАРИСТВА ПАТ «УКРЗАЛІЗНИЦЯ»


Член правління Пашкевич Р. Я. - вертикаль «Інфраструктура»
ЦЦІ Директор з інфраструктури
ЦЦО Директор операційний
ЦП Департамент колії та споруд
ЦД Департамент управління рухом
ЦБМЕС Департамент будівель та споруд
ЦЕ Департамент електрифікації та електропостачання
ЦРБ Департамент безпеки руху
ЦШ Департамент автоматики та телекомунікацій
ЦОМ Департамент оперативного моніторингу
ЦКВ Департамент капітальних вкладень
Член правління Бужор О. Я. - вертикаль «Економіка та фінанси»
ЦЦФ Головний бухгалтер
ЦЦЕ Директор з економіки і фінансів
ЦФБ Департамент бухгалтерського, податкового обліку
ЦФК Департамент казначейства
ЦФЕ Департамент економіки, планування та бюджетування
ЦУАЦ Департамент цінової політики
ЦЧУ Управління статистики
Член правління Василевський І. С. - вертикаль «Виробництво та сервіс»
ЦЦТех Директор з інженерно-технічного забезпечення
ЦЦТ Директор з рухомого складу
Цтех Департамент розвитку і технічної політики
ЦВ Департамент вагонного господарства
ЦІЯ Департамент менеджменту якості продукції та послуг
ЦТ Департамент локомотивного господарства
ЦЕР Департамент енергоменеджменту
ЦХ Департамент матеріально-технічного забезпечення
Цеко Управління екологічного менеджменту
Член правління Михальчук С. Д. - вертикаль «Пасажирські перевезення та сервіс»
ЦЦЛ Директор з пасажирських перевезень і сервісу
ЦЛ Департамент пасажирських перевезень далекого сполучення
ЦРП Департамент приміських пасажирських перевезень
Член правління Марчек Ж. - вертикаль «Управління персоналом і соціальна політика»
ЦЦУП Директор з управління персоналом та соціальної політики
ЦТЗБ Департамент оплати праці та мотивації
ЦКСВ Департамент корпоративної соціальної відповідальності
ЦОР Департамент організаційного розвитку
ЦПК Департамент розвитку персоналу та кадрової політики
ЦСП Управління соціальної політики
ЦУП «Центр управління промисловістю»
БМЕС «Центр будівельно-монтажних робіт та експлуатації будівель і споруд»
ЗБШ «Старокостянтинівський завод залізобетонних шпал»
ЦСЗ «Центральна станція зв'язку»
ЕЕЦ «Енергозбут»
ЕРТ Енергоремтранс»
ЦРЕКМ «Центр з ремонту та експлуатації колійних машин»
ЦДЗІ «Центр діагностики залізничної інфраструктури»
ЄРЦ «Єдиний розрахунковий центр залізничних перевезень»
ПВІЗТ «Проектно-вишукувальний інститут залізничного транспорту»
ДВРЗ «Дарницький вагоноремонтний завод»
НДКТІ «Науково-дослідний та конструкторсько-технологічний інститут залізничного транспорту»
ПВРЗ «Панютинський вагоноремонтний завод»
СВРЗ «Стрийський вагоноремонтний завод»
УЗШК «Українська залізнична швидкісна компанія»
ПК «Пасажирська компанія»
ЦПРП «Центр професійного розвитку персоналу»
ЦОЗ «Центр охорони здоров'я»
ПрАТ «Коростенський завод залізобетонних шпал»
ПрАТ «Гніванський завод спецзалізобетону»
ПрАТ Київський електротехнічний завод «Транссигнал»
ПрАТ «Дніпропетровський тепловозоремонтний завод»
ПрАТ «Запорізький електровозоремонтний завод»
ПрАТ «Львівський локомотиворемонтний завод»
ПрАТ «Київський електровагоноремонтний завод»

Преміювання працівників

Програми винагородження є одним зі способів мотивації співробітників. Вони важливі не лише для задоволення фінансових потреб працівників, а й для створення необхідних умов для саморозвитку, розкриття внутрішнього потенціалу, надання можливості займатися улюбленою роботою та отримувати від цього задоволення. У ПАТ «Укрзалізниця» діють справедливі, послідовні та прозорі підходи до оцінки праці кожного працівника. Система оплати праці забезпечує гідний та конкурентний рівень винагороди за результати роботи. Це може бути регулярна або разова додаткова винагорода до основного окладу.

Вся система додаткових заохочень працівників Товариства пов'язана з ефективністю діяльності Компанії і залежить від її економічних результатів.

Встановлення та виплата одноразових заохочень, премій, винагород тощо працівникам регіональних філій, філій здійснюється відповідно до положень, що діють у відповідних філіях.

Ми керуємось:

Положенням про преміювання керівників, професіоналів, фахівців та технічних службовців Державної адміністрації залізничного транспорту України;

Положенням про преміювання робітників Державної адміністрації залізничного транспорту, що преміюються незалежно від результату роботи Укрзалізниці;

Положенням про преміювання працівників особового складу відомчої воєнізованої охорони Державної адміністрації залізничного транспорту України;

Положенням про виплату винагороди за підсумком роботи за рік (наказ ПАТ «Укрзалізниця» «Про затвердження Положення про виплату винагороди за підсумком роботи за рік» (зі змінами);

Положенням про оплату праці працівників ПАТ «Укрзалізниця», яке визначає умови, підстави, порядок встановлення та виплати заохочувальних виплат (одноразових заохочень, премій, винагород) та порядок прийняття рішень з цих питань;

Галузевою угодою між Державною адміністрацією залізничного транспорту України та профспілками;

Колективними договорами.

Преміювання вищого керівництва

Відповідно до Статуту публічного акціонерного товариства «Українська залізниця» затвердження умов контрактів та їх укладення із членами правління Товариства належить до виключної компетенції наглядової ради Товариства.

Голові та членам правління виплачується винагорода на умовах, передбачених контрактами, укладеними з ними з урахуванням положень постанови Кабінету Міністрів України від 19.05.1999 № 859 «Про умови і розміри оплати праці керівників підприємств, заснованих на державній, комунальній власності, та об'єднань державних підприємств» (зі змінами та доповненнями).

Преміювання та одноразове заохочення директорів ПАТ «Укрзалізниця», директорів департаментів та їх заступників проводиться відповідно до по-

ложень чинних на сьогодні Галузевої угоди між Державною адміністрацією залізничного транспорту України та профспілками, Колективного договору між керівництвом Державної адміністрації залізничного транспорту України і профспілковим комітетом апарату Укрзалізниці, Положення про преміювання керівників, професіоналів, фахівців та технічних службовців Державної адміністрації залізничного транспорту України та згідно умов трудових договорів, укладених з ними.

Встановлення та виплата одноразових заохочень, премій, винагород тощо працівникам регіональних філій, філій здійснюється згідно з положеннями, що діють у відповідних філіях.

Основні показники преміювання

№ п/п	Показники преміювання	За виконання плану (%)	За кожний % перевиконання
1.1	Виконання плану виручки: від вантажних перевезень;	10	0,5, але не більше 5,0 %
	від пасажирських перевезень	10	
1.2	Забезпечення виконання планової собівартості перевезень (в порівняльних умовах)	10	
1.3	Виконання плану обсягу перевезень в приведених т•км	10	
1.4	Прибуток від реалізації послуг допоміжного виробництва до плану	10	0,5, але не більше 5,0 %
1.5	Зростання продуктивності праці порівняно з аналогічним періодом минулого року		0,5, але не більше 5,0 %

Наші нагороди

Товариство посіло 6-те місце рейтингу ТОП-100 найбільших платників податків серед фінансово-промислових груп за сумою сплати податкових платежів до зведеного бюджету України станом на 01.01.2018 та 2-ге місце по транспортній галузі. ПАТ «Укрзалізниця» забезпечує 2,0 % надходжень зведеного бюджету до загальних надходжень усіх платників Офісу ВПП.

Працівники ПАТ «Укрзалізниця» протягом року неодноразово отримували відзнаки від Президента, Кабінету Міністрів України, місцевих органів влади.

Регіональна філія «Одеська залізниця» ПАТ «Укрзалізниця» стала переможцем в номінації «Підприємство року» XVII Рейтингу популярності людей та подій півдня України «Народне визнання».

За результатами відбору Національного рейтингу якості товарів та послуг в листопаді 2017 року філії «УЗШК» ПАТ «Укрзалізниця» було присвоєно звання «Краще підприємство країни - 2017» та вручено нагороду «Зірка якості». Зазначена нагорода вручається компаніям-лідерам за значний внесок в економіку України.

Відзнакою «Вибір України 2017» було нагороджено філію «УЗШК» ПАТ «Укрзалізниця» в грудні 2017 року за кропітку працю і заслужений авторитет в очах пасажирів та партнерів.

Краще підприємство України 2017 року

Вибір України 2017 року

Зірка якості

Асоціація медичних сестер України

Управління ризиками

Управління ризиками є невід'ємною частиною діяльності Товариства і спрямоване на досягнення його стратегічних цілей. Одним з найважливіших завдань ПАТ «Укрзалізниця» є прогнозування, виявлення та оцінювання ризиків, які можуть впливати на діяльність Товариства у коротко- та довготривалій перспективі та реалізацію його Стратегії. Відповідальність за ризики та управління ними у Компанії на сьогодні розподілена між усіма департаментами, відбувається у робочому порядку і належить до сфери діяльності тих осіб, які відповідають за досягнення цілей, пов'язаних з цими ризиками. У найближчій перспективі планується створення організаційної одиниці, відповідальної за даний напрямок роботи. Оцінка ризиків забезпечує стабільну діяльність підприємства.

Одним з основних компонентів ефективного управління ризиками є оцінка впливу. Ключовим інструментом оцінки впливу та вірогідності виникнення ризиків є метрика (карта) оцінки ризиків, яка дозволяє виявляти ступінь впливу ризиків, здійснювати відповідне управління ними, класифікувати наслідки.

Категорія ризиків	Назва ризиків
	Зовнішні ризики
МАКРОЕКОНОМІЧНІ	■ економічні та фінансові кризи та коливання, що можуть негативно впливати на діяльність Товариства, продовження негативних тенденцій в економіці; ■ валютні ризики; ■ ризик інфляції, тобто непрогнозовані зміни темпів росту цін; ■ ризик неконвертованості; ■ цінова невизначеність на головних для нашої країни товарних ринках (зернових вантажів та металу/продукції з нього); ■ розширення та посилення торгових і транспортних обмежень з боку Російської Федерації та РЖД як результат; ■ неможливість виходу на нові ринки та залучення додаткових обсягів перевезення, зокрема транзитних вантажів; ■ порушення пропускної спроможності наближених до зони АТО залізничних ділянок; ■ через обмеженість фінансових ресурсів місцевих бюджетів органи виконавчої влади можуть не в повному обсязі виконувати обов'язки за укладеними договорами на перевезення пасажирів або взагалі відмовитись від укладання договорів через зміну моделі фінансування, що в свою чергу може призвести до значного скорочення обсягів приміських залізничних перевезень;
ПОЛІТИЧНІ	■ нестабільність політичної ситуації в країні, зміна пріоритетів розвитку, зокрема прийняття нормативно-правових актів, які суперечитимуть визначеним цілям Стратегії та запропонованим способам їх досягнення; ■ ризик погіршення зовнішньополітичних відносин з іншими державами; ■ проведення АТО в Донецькій та Луганській областях та пов'язаних із нею локальних військових дій; ■ збереження тарифного регулювання з боку держави;
РИНКОВІ	■ падіння промвиробництва окремих галузей, переважно металургійних комбінатів та енергетичних компаній протягом 2017 року, як через прямі втрати компаній, що працювали на окупованій території, так і через неможливість отримання ресурсів з Донбасу; ■ зростання конкуренції всередині галузі та на транспортному ринку в цілому, поява нових конкурентів; ■ розвиток альтернативних видів транспорту та створення міжнародних транспортних коридорів в обхід України; ■ зниження доходів Товариства від пасажирських перевезень через зменшення платоспроможності населення або пошуку альтернативних шляхів проїзду; ■ нестача виробничих потужностей на підприємствах, що постачають продукцію для ПАТ «Укрзалізниця», для забезпечення необхідного обсягу замовлень; ■ ризики росту вартості обладнання, технічних приладів, комплектуючих, енергоносіїв, робіт, що формують вартість послуг ПАТ «Укрзалізниця»; ■ нестача рухомого складу та нераціональне його використання вантажовласниками;
ФІНАНСОВІ	■ ризик зниження фінансової стабільності Компанії; ■ відсутність достатнього обсягу коштів, зокрема коштів інвесторів, та належної державної підтримки для оновлення основних фондів і реалізації пріоритетних інвестиційних проектів; ■ кредитні ризики; ■ інвестиційний ризик; ■ процентні ризики; ■ ризик ліквідності; ■ підвищення податкових ставок або зміна системи оподаткування; ■ зменшення вартості чистих активів Товариства;
ТРУДОВІ	■ погіршення позицій Товариства на ринку праці; ■ зниження рівня кваліфікованості працівників; ■ зміни в демографічній ситуації в Україні, зменшення кількості працездатного населення у віддалених населених пунктах через відтік населення у великі міста або за кордон; ■ ризик зниження престижності професій у галузі залізничного транспорту;

ПРИРОДНІ ТА ТЕХНОГЕННІ	■ пожежі, вибухи, стихійні лиха та природні катаклізми в районах присутності Товариства; ■ масштабні аварії на об'єктах, пов'язаних з діяльністю ПАТ «Укрзалізниця»;
	Внутрішні ризики
ТЕХНІЧНІ ТА ВИРОБНИЧО-ТЕХНОЛОГІЧНІ	■ ризики виходу з ладу основного обладнання; ■ нестача рухомого і тягового складу та нераціональне його використання; ■ зменшення запланованих обсягів виробництва через зниження продуктивності праці, простій обладнання, втрату робочого часу; ■ збереження високого рівня зношеності обладнання, використання застарілих, які не відповідають сучасним вимогам, технічних засобів і регламентів технічної оснащеності; ■ зниження ефективності використання рухомого складу; ■ низька дисципліна поставок, перебої з пальним та електроенергією; ■ нестача кваліфікованих працівників; ■ невідповідність чинних технологічних процесів організації перевезень вимогам якості надання транспортних послуг; ■ невідповідність технологічних процесів вимогам безпеки руху; ■ погіршення надійності рухомого складу та загального стану залізничної інфраструктури (колій, споруд та ін.); ■ ризик втрат і завдання збитків активам Товариства (крадіжки колій, устаткування та ін.); ■ можливість втрат внаслідок низьких технологічних можливостей виробництва, що не дозволяє освоювати нові розробки; ■ зношеність рухомого складу; ■ ризик витрат на заробітну плату;
КАДРОВІ	■ низький рівень кваліфікації працівників; ■ мінливість кадрів; ■ відтік висококваліфікованих кадрів у інші структури; ■ ризик незамінності більш зрілого персоналу; ■ ризик зниження мотивації; ■ недисциплінованість, супротив, невиконання поставлених задач, недотримання правил та інструкцій; ■ ризики, викликані неналежною поведінкою персоналу (виробничі травми, помилки, аварії та інші); ■ відсутність корпоративної культури;
УПРАВЛІНСЬКІ	■ недосконалість та відсутність всеобачності під час прийняття управлінських рішень; ■ недостатня узгодженість стратегічного і оперативного планування та управління; ■ відсутність чіткого поділу між повноваженнями і відповідальністю під час взаємодії підрозділів ПАТ «Укрзалізниця» в ході реалізації ними своїх функцій; ■ відсутність механізму підвищення зацікавленості кожного структурного підрозділу в якості створюваного продукту або послуги; ■ внутрішній і зовнішній опір реалізації обраної політики та проведенню структурних реформ Компанії;
РЕПУТАЦІЙНІ	■ ризик погіршення ставлення до Товариства з боку основних зацікавлених сторін (акціонери, працівники, клієнти); ■ ризик втрати ділової репутації Товариства перед поточними та майбутніми кредиторами та постачальниками.

У 2017 році у Товаристві продовжували систематично аналізувати ризики, вдосконалювали процеси, необхідні для попередження ризиків та мінімізації їх наслідків. У 2018 році ПАТ «Укрзалізниця» планує продовжити роботу з розвитку ефективної системи управління ризиками.

Система управління ризиками

Система управління ризиками – надійний інструмент контролю досягнення поставлених перед Товариством цілей. Вона передбачає виявлення та попередження можливих ризиків, мінімізацію наслідків у разі їх виникнення, планування заходів зі зменшення ризиків, аналіз ефективності реалізованих заходів, вироблення механізмів контролю. При цьому дуже важливим є максимальне охоплення всіх видів ризиків.

Основні цілі системи управління ризиками ПАТ «Укрзалізниця»:

- забезпечення сталого розвитку Товариства в рамках реалізації Стратегії ПАТ «Укрзалізниця»;
- збереження фінансової надійності, підвищення ефективності роботи Компанії, своєчасна адаптація Товариства до змін у внутрішньому і зовнішньому середовищі;
- підвищення ефективності стратегічного планування з урахуванням та попередженням можливих ризиків.

Принципи побудови і функціонування системи управління ризиками:

Охоплення всіх видів діяльності (запровадження системи управління ризиками у всі сфери діяльності ПАТ «Укрзалізниця»);

Збалансованість (об'єктивний баланс критеріїв при ухваленні рішень щодо способів впливу на ризики: вибір між ймовірними втратами та можливостями, між витратами на управління ризиком та можливими втратами при реалізації ризиків);

Інформованість (управління ризиками супроводжується наявністю актуальної та достовірної інформації);

Комплексність (виявлення факторів та об'єктів ризиків на основі всебічного аналізу всіх бізнес-процесів, дотримання принципів єдності методологічних підходів до вирішення задач з оцінки та управління ризиками);

Безперервність функціонування (процес управління ризиками здійснюється на постійній основі);

Своєчасність (виконання процедур управління ризиками у призначений для цього час).

Методи управління ризиками:

В умовах впливу різноманітних зовнішніх та внутрішніх факторів ризиків використовуються різні способи їх зниження. Можливе виникнення ризиків необхідно постійно контролювати та докладати максимум зусиль для їх нейтралізації. Для цього застосовуються методи управління ризиками. Кожен з методів пропонує конкретні шляхи вирішення для «ризикових» ситуацій.

Метод ухиляння (уникнення) від ризиків:
- відмова від кроків, реалізація яких може призвести до появи негативних наслідків, серед них відмова від ненадійних партнерів, ризикованих проектів, господарських ризиків, звільнення некомпетентних працівників та ін.;

Метод зниження (скорочення) ризиків:
- розробка заходів з контролю та зниження негативних наслідків ризиків, серед них диференціація, дублювання важливих об'єктів, що підлягають ризику та ін.;

Метод передачі ризиків:
- передача відповідальності за ризик на інші суб'єкти, зокрема страхування, аутсорсинг та ін.;

Метод прийняття ризиків на себе:
- готовність покрити можливі збитки власним коштом;

Метод локалізації ризиків:
- використовується тоді, коли вдається чітко й конкретно виявити джерела ризику.

Процес управління ризиками

Управління ризиками не може бути сукупністю миттєвих дій. Це цілий комплекс спрямованих заходів, який передбачає кілька процедур:
- ідентифікація ризиків, тобто процес виявлення ризиків на всіх рівнях управління, розпізнавання джерел ризиків, їх причин та можливих наслідків; проводиться регулярно з залученням якомога більшої кількості учасників;
- якісна та кількісна оцінка ризиків - визначення рівня ризиків;
- управління ризиками – системний процес розроблення, впровадження та перегляду методів ідентифікації, оцінки ризиків, реагування на ризики, зниження їх негативного впливу;
- моніторинг і контроль ризиків – процес спостереження за ризиками, зокрема за їх рівнем, оцінка ефективності дій з мінімізації ризиків.

ПАТ «Укрзалізниця» прагне вести свою діяльність відповідально і прозоро, відповідно до високих міжнародних стандартів ділової етики і вимог українського законодавства. Належна ділова поведінка є важливою складовою довгострокового успіху, формування цінностей та культури ділової етики Компанії.

Корпоративна етика

Кодекс корпоративної етики ПАТ «Укрзалізниця»

Впродовж 2017 року велась активна робота з напрацювання положень Кодексу ділової етики ПАТ «Укрзалізниця» (далі - Кодекс), що визначатиме принципи етики і правила поведінки працівників, якими вони будуть керуватись при виконанні своїх службових обов'язків. Даний Кодекс планується прийняти у 2018 році.

Мета Кодексу – впровадження в щоденну практику діяльності Товариства норм і традицій корпоративної поведінки, заснованих на стандартах корпоративного управління, які застосовуються в міжнародній практиці, вимогах чинного законодавства України, етичних нормах поведінки та звичаях ділового обороту.

Впровадження Кодексу спрямовано на:

- досягнення взаєморозуміння між всіма особами, зацікавленими в ефективній роботі Товариства: партнерами, співробітниками, контрагентами;
- забезпечення прозорості діяльності Товариства;
- збільшення вартості активів Товариства, підтримку його фінансової стабільності і прибутковості.

Положення Кодексу розроблені з урахуванням ключових корпоративних цінностей Товариства, зокрема: якість, ефективність, єдність, відповідальність, відкритість.

Кодекс ґрунтується, перш за все, на презумпції того, що всі працівники Товариства дотримуються чинного законодавства України, внутрішніх посадових інструкцій, правил трудового розпорядку та сумлінно ставляться до виконання своїх обов'язків. Дія Кодексу поширюється на всіх без винятку працівників Товариства, включаючи посадових осіб усіх рівнів, правління, а також для усіх суб'єктів господарської діяльності (філій, підрозділів), над якими воно здійснює контроль. Одним з принципів корпоративної етики Кодексу є неприпустимість корупції на всіх рівнях діяльності ПАТ «Укрзалізниця».

Компанія очікує на сумлінне дотримання встановлених норм і вважає неприпустимим недобросовісне або незаконне досягнення результатів своїми співробітниками. Незалежно від труднощів, з якими ми стикаємось у щоденній роботі, жодні обставини не можуть виправдати свідоме порушення положень Кодексу. Репутація ПАТ «Укрзалізниця» як соціально відповідальної Компанії залежить від розуміння принципів, викладених у Кодексі, та їх постійного дотримання.

Прозорість діяльності

ПАТ «Укрзалізниця» керується принципами інформаційної відкритості та дотримується у своїй діяльності послідовного підходу до підвищення прозорості та підзвітності. З цією метою Товариство прагне до максимально чесного спілкування з усіма зацікавленими сторонами, надає їм повну та достовірну інформацію про свою діяльність. Відкритий діалог є важливою умовою досягнення цілей ПАТ «Укрзалізниця». У Товаристві переконані, що лише так можна підтримувати репутацію надійного партнера та добросовісного постачальника доступних та якісних послуг.

На принципах відкритості та прозорості Товариство намагається проводити управління діяльністю та закупівлями. Зокрема, ми маємо намір стати першим в Україні акціонерним товариством державного сектору економіки з сертифікованою системою закупівель на міжнародному рівні за методологією Chatered Institute of Procurement and Supply. ПАТ «Укрзалізниця» керується Законом України «Про публічні закупівлі» і закуповує товари, роботи й послуги через електронну систему закупівель ProZorro. Сьогодні будь-який громадянин може слідкувати за статусом закупівель. Наразі розпочата реалізація проекту з публікування інформації щодо платіжних трансакцій ПАТ «Укрзалізниця» на Єдиному веб-порталі використання публічних коштів «Є-дата».

На відкритості, прозорості і підзвітності ґрунтується побудова та розвиток ефективної системи корпоративного управління Компанії. У Товаристві діють справедливі, послідовні та прозорі підходи до оцінки праці кожного працівника, створюються умови для професійного та особистісного росту кожного. З метою підвищення прозорості діяльності Компанія щорічно публікує річні звіти.

Відповідно до вимог Закону України «Про запобігання корупції» та в рамках Антикорупційної програми в Товаристві постійно проводиться організаційна, про-

філактично-виховна та кадрова робота, яка дозволяє зменшити корупційні ризики в діяльності Товариства.

Протягом 2017 року було проведено 429 перевірок (з них 74 службові, 135 – ініційовані іншими структурними підрозділами Товариства, 242 – самостійні перевірки на регіональних філіях та філіях), за 46 з яких матеріали направлено до правоохоронних органів (із них по 34 відкриті кримінальні провадження). До дисциплінарної відповідальності притягнуто 399 порушників (звільнено з роботи – 65 осіб, оголошено догану – 171, переведено на іншу посаду або відсторонено від роботи – 163). Проведено 13 151 процедуру тендерних закупівель, за якими виявлено 3 006 порушень і попереджено збитки на загальну суму понад 1,8 млрд грн.

Протягом року опрацьовано 2 725 запитів від правоохоронних органів, за якими зареєстровано 309 кримі-

З метою запобігання економічним та корупційним правопорушенням та підвищення якості сервісу обслуговування в сфері пасажирських перевезень в Товаристві запроваджено контакт-центр, зокрема, за гарячою телефонною лінією «Стоп корупція» та електронну скриньку anticor@uz.gov.ua. Протягом року до контакт-центру надійшло 365 повідомлень та звернень.

Антикорупційна програма розроблена відповідно до вимог Закону України «Про запобігання корупції» і встановлює стандарти та вимоги, передбачені у Законі та Типовій антикорупційній програмі, затвердженій рішенням Національного агентства з питань запобігання корупції.

Текст Антикорупційної програми викладено на офіційному сайті ПАТ «Укрзалізниця» uz.gov.ua в розділі «Нормативно-правова база».

нальних проваджень відносно працівників залізничного транспорту. У сфері захисту інформації введено в дію накази стосовно оприлюднення наборів відкритих даних, а також захисту комерційної таємниці та конфіденційної інформації.

Антикорупційну програму ПАТ «Укрзалізниця» (далі – Антикорупційна програма) розроблено та введено в дію Товариством наказом ПАТ «Укрзалізниця» від 28.07.2016 № 476. Вона є комплексом правил, стандартів і процедур щодо виявлення, протидії та запобігання корупції у діяльності Товариства. Після затвердження методичних рекомендацій щодо підготовки та реалізації антикорупційних програм та юридичних осіб згідно з рішенням Національного агентства з питань запобігання корупції від 22.09.2017 № 734 ПАТ «Укрзалізниця» була проведена робота з підготовки нової редакції Антикорупційної програми.

Антикорупційна програма складена на підставі результатів проведеного аналізу корупційних ризиків у сфері діяльності ПАТ «Укрзалізниця» і є обов'язковою для виконання усіма працівниками Товариства, включно з посадовими особами усіх рівнів, правлінням, наглядовою радою, а також для усіх суб'єктів господарської діяльності (філій, підрозділів, дочірніх підприємств), над якими воно здійснює контроль. У ній, зокрема, прописано права та обов'язки працівників ПАТ «Укрзалізниця» та механізм врегулювання конфлікту інтересів в діяльності працівників Товариства. Антикорупційна програма також застосовується ПАТ «Укрзалізниця» у її правовідносинах із діловими партнерами, зокрема органами державної влади та органами місцевого самоврядування.

Мета та основні завдання Антикорупційної програми:

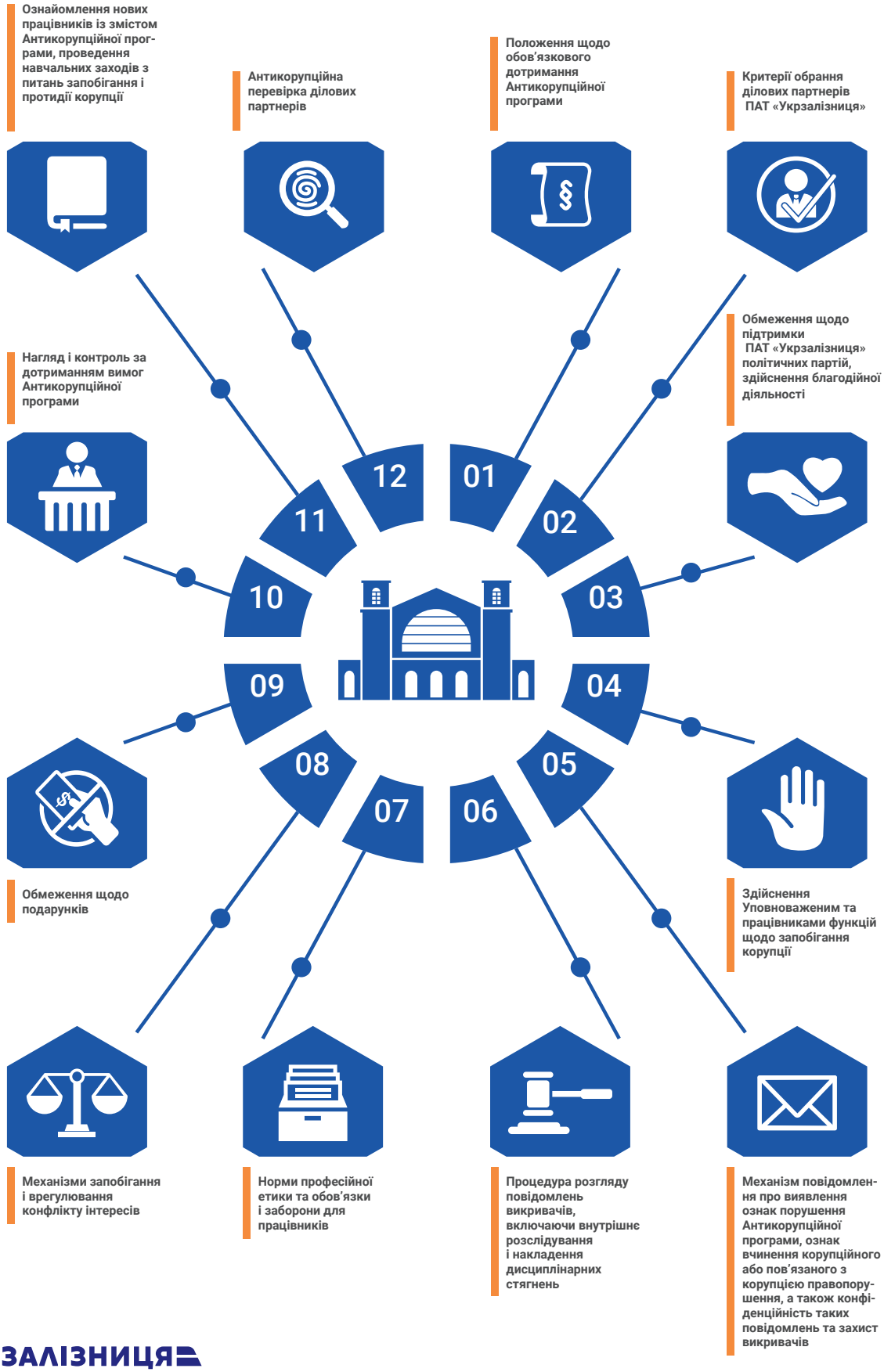
- впровадження дієвих механізмів профілактики корупційних правопорушень в ПАТ «Укрзалізниця», окреслення кола причин і умов, що породжують корупцію;
- профілактика корупційних правопорушень, мінімізація проявів корупції, формування серед працівників нетерпимого, негативного ставлення до корупції як до суспільно небезпечного явища;
- створення ефективної системи запобігання та виявлення корупції в усіх сферах діяльності залізничного транспорту;
- забезпечення відкритості та поінформованості громадськості про здійснення заходів щодо запобігання корупційним правопорушенням.

Антикорупційні заходи у діяльності ПАТ «Укрзалізниця»

ПАТ «Укрзалізниця» забезпечує розробку та втілення в життя заходів, які є необхідними та достатніми для запобігання, виявлення і протидії корупції у своїй діяльності. Зокрема, всі працівники Товариства у письмовій формі підтвердили, що ознайомилися з інформацією про політику і методи протидії корупції, яка була підготовлена та надана Департаментом безпеки.

Антикорупційні заходи передбачають:
1) періодичну оцінку корупційних ризиків у діяльності ПАТ «Укрзалізниця»;
2) антикорупційні стандарти і процедури у діяльності ПАТ «Укрзалізниця».

Основні антикорупційні заходи, стандарти і процедури ПАТ «Укрзалізниця»



Проектний офіс

Олена Дьяченко, керівник Проектного офісу:
«Мета нашого Проектного офісу не лише формально отримати сертифікат у сфері постачання та управління поставками і в такий спосіб засвідчити відповідність процесу закупівель ПАТ «Укрзалізниця» найкращій світовій практиці. Ми даємо імпульс глибоким процесам: процесам трансформації філософії Товариства у закупівлях. Відтепер мають змінитися підходи щодо якості (кваліфікації) персоналу. Адже кожен працівник, який має досвід і здобув експертні знання, у стислий термін та з меншими зусиллями може реально сприяти створенню більшої доданої вартості через ефективні закупівлі».

У 2017 році у ПАТ «Укрзалізниця» запрацював Проектний офіс. Мета нового підрозділу: супроводжувати проекти, оцінювати їх ефективність, ризики, а також втілювати найкращу світову практику щодо їх організації, планування та контролю на етапах реалізації.

Товариство вже розпочало комплексну роботу щодо вдосконалення закупівельної діяльності та прозорості закупівлі для учасників ринку. ЄБРР в рамках кредитної угоди профінансував допомогу в аналізі та співставленні існуючих практик Товариства з міжнародно визнаною практикою, а консультував Дипломований інститут закупівель та постачання Великобританії (Chartered Institute of Procurement and Supply). Сертифікація дозволить ПАТ «Укрзалізниця» збільшити кількість учасників торгів (зокрема іноземних), а відповідно отримувати продукцію ліпшої якості та обґрунтованої вартості в найкоротший термін. Наприклад, мова йде про підвищення рівня обслуговування пасажирів, коли Товариство придбало необхідні послуги швидко — споживач відразу відчув позитивні зміни.

ПАТ «Укрзалізниця» керується Законом України «Про публічні закупівлі» і закуповує товари, роботи й послуги через електронну систему закупівель ProZorro. Сьогодні будь-який громадянин може слідкувати за цим процесом.

Ефективні закупівлі – це не лише робота з системою Prozzorro, а ще й побудова дієвої системи управління активами. Товариство планує продавати зайві запаси та пропонувати нові послуги. Наразі триває підготовка до аукціону вагонів як частина побудови прозорої та ефективної системи реалізації послуг з використання власних вагонів ПАТ «Укрзалізниця» із застосуванням електронної торгової системи «ProZorro.Продажі». Цей проект сприятиме покращенню рівня задоволення потреб клієнтів у комплексних логістичних послугах, встановить паритетні тарифно-економічні умови між різними власниками рухомого складу. На сьогодні готується для реалізації продаж послуг з використання 5 % парку власних вагонів на аукціоні – це дозволить отримати репрезентативний ринковий показник ставки за використання вагонів.

Серед інших важливих завдань, які виконує Проектний офіс – підготувати чітке виділення вантажних та пасажирських перевезень в окремі напрями діяльності ПАТ «Укрзалізниця». Зокрема йдеться про створення вагонної компанії. Мета: організувати ефективніший контроль та розвиток послуг з перевезення вантажів.

Також започатковано системний підхід до афілійованих підприємств Товариства. З кінця 2017 року тривають управлінські зміни на ремонтних підприємствах ПАТ «Львівський локомотиворемонтний завод», ПАТ «Дніпропетровський тепловозоремонтний завод» та ПАТ «Запорізький електровозоремонтний завод» шляхом впровадження корпоративного управління. Здіснено впровадження планування, оперативної звітності, вдосконалена система планування виробництва і процесу закупівлі. Особливе значення має впровадження ринкового ціноутворення для забезпечення сталого розвитку підприємств. В 2017 році вперше був започаткований аудит фінансової звітності міжнародними аудиторськими компаніями, впроваджується звітність згідно МСФЗ.

Права людини

Дотримання прав людини є одним з основних принципів діяльності ПАТ «Укрзалізниця». Товариство докладає максимальних зусиль для дотримання захисту прав людини, забезпечуючи відповідальне ставлення до своїх співробітників, і гарантує, що їх праця є добровільною та винагороджується належним чином.

Компанія не допускає порушення прав людини в будь-яких формах і проявах в сфері взаємодії з персоналом, місцевими громадами, в роботі з постачальниками, підрядниками та іншими зацікавленими сторонами. Суворо дотримуючись правил етичного ведення бізнесу, Товариство несе відповідальність за забезпечення того, щоб будь-які дії прямо або побічно не сприяли порушенню прав людини.

Ми керуємось:

- Загальною декларацією прав людини ООН;
- Керівними принципами підприємницької діяльності в аспекті прав людини ООН;
- Основоположними конвенціями Міжнародної організації праці;
- Європейською конвенцією з прав людини;
- Принципами Глобального договору ООН;
- Конституцією України;
- Національною стратегією у сфері прав людини;
- Галузевою угодою;
- Системою колективних договорів.

Ключові напрями

Наш підхід передбачає прийняття зобов'язань в сфері прав людини, оцінку ризиків і впливів в даній сфері, взаємодію із зацікавленими сторонами, інформування персоналу і підрядників, а також відповідний контроль і звітність.

Товариство ставить перед собою завдання з дотримання прав людини в усіх підрозділах. Для цього розробляються процедури та навчальні заходи, планується підвищення інформаційної взаємодії з даної теми всередині Компанії.

В рамках дотримання прав людини Товариство проводить навчання співробітників, а також здійснює контроль і проводить оцінку досягнень в цій сфері. Вимоги щодо дотримання прав людини будуть включені в ряд навчальних інструктажів та програму спеціальних курсів, обов'язкових для всього персоналу Компанії і підрядників.

Наше співробітництво і взаємовідносини всередині Товариства та з контрагентами й третіми сторонами визначаються взаємною повагою, прозорістю та чесністю. Товариство заохочує партнерів до дотримання і поваги прав людини, формуючи і підтримуючи довгострокові відносини на основі довіри. ПАТ «Укрзалізниця» очікує, що постачальники поділяють етичні принципи Компанії і їх діяльність відповідає чинному законодавству. Ми прагнемо співпрацювати тільки з такими постачальниками, які в своїй діяльності керуються принципами законності, не допускають випадків корупції, поважають права людини, дбають про охорону праці та здоров'я працівників.

Комерційна діяльність здійснюється відповідно до вимог трудового законодавства України і ризики випадків використання примусової чи рабської праці, а також випадки порушень, які зачіпають права корінних і малочисельних народів, відсутні.

ПАТ «Укрзалізниця» укладає трудові договори з особами, які відповідають мінімальним віковим вимогам, встановленим чинним законодавством. Дитяча праця, заборонена законом, не застосовується.

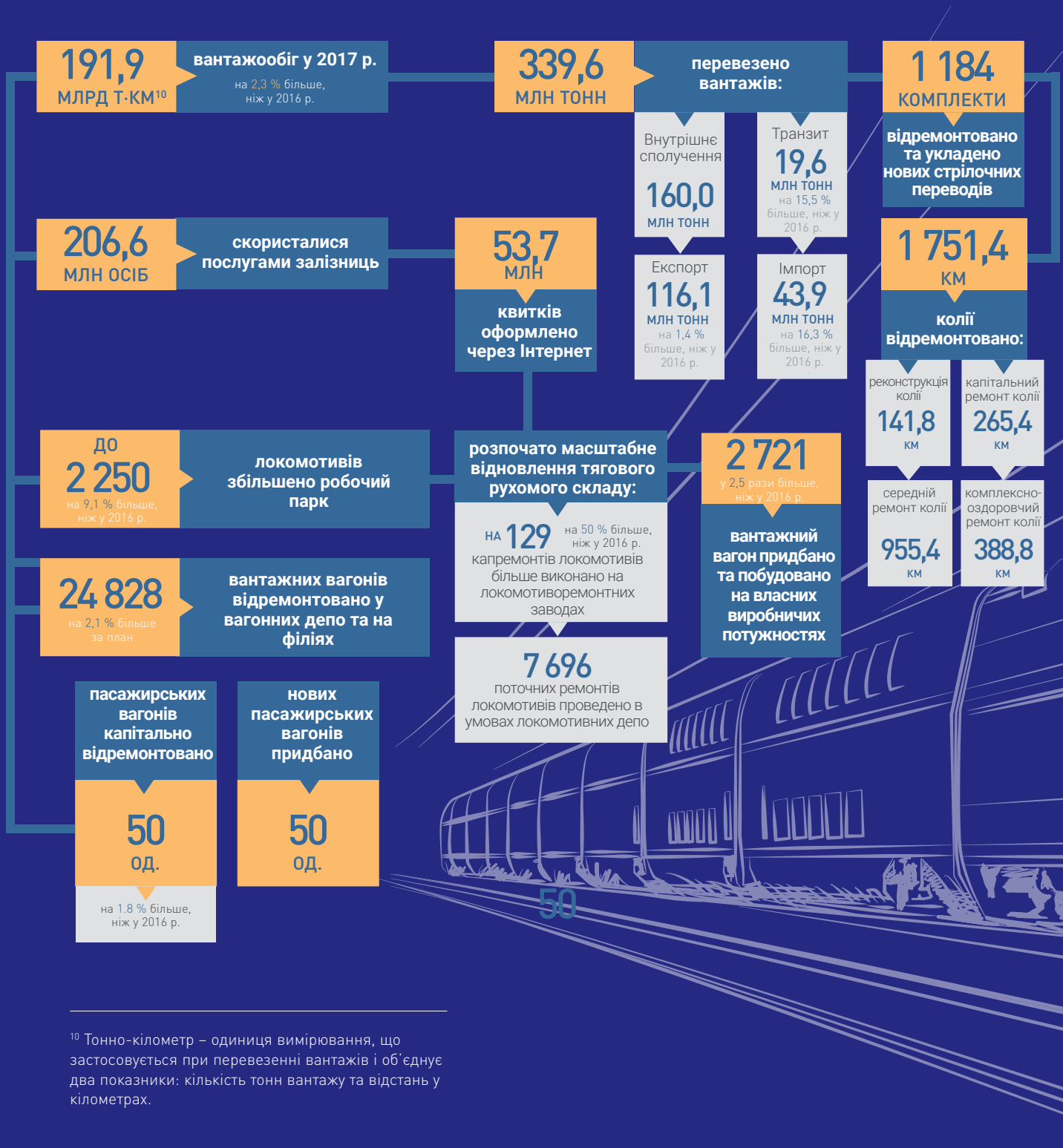
Склад співробітників відображає різноманіття у суспільстві, його мов і культур. Ми поважаємо та розвиваємо цю різноманітність, оскільки остання гарантує нашу близькість до суспільства та клієнтів, а також відкритість до нових ідей. Ми не допускаємо жодної форми дискримінації осіб, зокрема через їхню расу, релігію, сексуальну орієнтацію, національність, походження, політичну чи профспілкову діяльність або через їх вік, стать чи інвалідність. Корпоративна культура будується на взаємній довірі і повазі один до одного.

Співробітникам різних гендерних і вікових груп надаються рівні можливості; не допускаються факти дискримінації при прийнятті управлінських рішень.

Заборонено будь-яке переслідування або чинення тиску на співробітників, які повідомили про порушення в аспекті прав людини або беруть участь в розслідуванні таких порушень. У Товаристві не порушуються права на використання свободи асоціації та ведення колективних переговорів. У наступному звітному періоді у Товаристві планується проведення тренінгу для працівників служби безпеки в галузі прав людини. Після завершення навчання буде проведено перевірку того, як дотримуються прав людини у Компанії.

Ключові показники діяльності

Операційна діяльність



[10] Тонно-кілометр – одиниця вимірювання, що застосовується при перевезенні вантажів і об'єднує два показники: кількість тонн вантажу та відстань у кілометрах.

Фінансові показники

76,9 МЛРД ГРН — **доходи від діяльності**
менше плану на 3,6 млрд грн - 4.5 %

- 67,4 МЛРД ГРН — дохід від перевезень
  - вантажні перевезення: 60,1 МЛРД ГРН
  - пасажирські перевезення: 7,3 МЛРД ГРН
- 9,5 МЛРД ГРН — інші доходи

4,1 МЛРД ГРН
на 115,1 % більше плану
фінансовий результат від вантажних перевезень

27,1 %
рентабельність EBITDA

17,6 МЛРД ГРН
сплачено податків
на 0,5 млрд грн більше плану:

- до державного бюджету: 6,6 МЛРД ГРН — на 324 млн грн більше до плану на 2017 р.
- до місцевого бюджету: 5,2 МЛРД ГРН — на 45,5 млн грн більше до плану на 2017 р.
- єдиний соціальний внесок: 5,7 МЛРД ГРН — на 160,5 млн грн більше до плану на 2017 р.

МАЙЖЕ НА 5 МЛРД ГРН
погашено фінансових зобов'язань
що знизило обсяг кредитного портфеля на 9 %

Персонал

276 119 ОСІБ — **середньооблікова кількість працівників Товариства**
що складає понад 1 % працездатного населення України. З них:

- 8 % керівники
- 7 % професіонали
- 13 % фахівці
- 6 % технічні службовці
- 66 % робітники

13 МІСЦЕ
в рейтингу середньомісячних заробітних плат працівників посіло ПАТ «Укрзалізниця» серед інших галузей економіки.
У грудні 2016 року Товариство за цим показником посідало 15 місце

7 863,1 ГРН
середньомісячна заробітна плата
що на 11 % більше середньої заробітної плати в державі. Зарплата складається з:

- 49 % основна заробітна плата
- 44 % додаткова заробітна плата (щомісячна премія, система доплат і надбавок, передбачених законодавством та Галузевою угодою)
- 7 % інші заохочувальні та компенсаційні витрати

Ключові операційні результати

Одним із напрямів роботи ПАТ «Укрзалізниця» є підвищення операційної ефективності роботи Товариства. Компанія прагне досягти стійких результатів діяльності та генерувати високі прибутки шляхом покращення якості послуг, оновлення інфраструктури, оптимізації витрат та впровадження новітніх технологій.

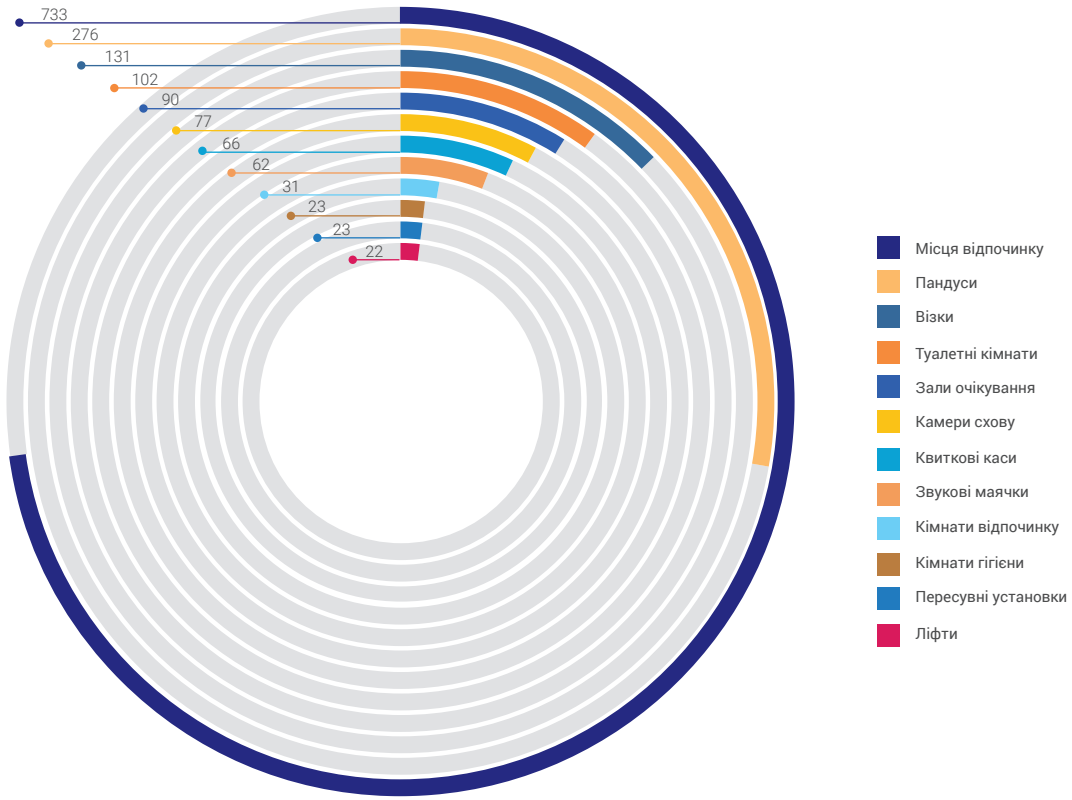
Господарство пасажирських перевезень у далекому сполученні

Через Інтернет оформлено 53,7 млн місць, що складає 41 % від загального продажу та в 1,3 рази більше, ніж за 2016 рік.

Пасажирські перевезення посідають особливе місце в діяльності ПАТ «Укрзалізниця». Це обумовлено їх високим соціально-економічним значенням у житті суспільства і виконанням однієї з найважливіших гарантій держави – свободи пересування.

Господарство пасажирських перевезень у далекому сполученні займається задоволенням потреб держави, юридичних і фізичних осіб в безпечних та якісних залізничних перевезеннях у внутрішньому та міжнародному сполученні.

Кількість нових об'єктів для осіб з особливими потребами



Ми керуємось:

Діючими правилами перевезень пасажирів, багажу, вантажобагажу і пошти залізничним транспортом України, міжнародними угодами.

Наказом Міністерства інфраструктури «Про затвердження Тарифів на перевезення пасажирів, багажу і вантажобагажу залізничним транспортом у внутрішньому сполученні».

Перероблено 20 393,2 тонн вантажобагажу, що на 47 % більше, ніж у 2016 році. Виручка від оформлення вантажобагажу склала 8 442,3 тис. грн, що на 29,7 % більше, ніж у 2016 році.

Цілі та завдання:

- організація ефективної системи перевезення пасажирів у внутрішньому та міжнародному сполученнях згідно з діючими правилами перевезень пасажирів, багажу, вантажобагажу і пошти залізничним транспортом України, міжнародними угодами;
- проведення єдиної технічної політики та нормативного регулювання в господарстві пасажирських перевезень, забезпечення його утримання і розвитку, зокрема рухомого складу;
- забезпечення реалізації основних напрямів розвитку ПАТ «Укрзалізниця» з питань пасажирських перевезень залізничним транспортом у внутрішньому (крім приміського) та міжнародному сполученнях, сервісного обслуговування пасажирів та надання якісних послуг на вокзалах (станціях) і в поїздах.

Оформлено для перевезення вагонами-автомобілевозами 8 066 машин на 6 132 тис. грн

З метою забезпечення для пасажирів якісних послуг, зручного графіка курсування та підвищення економічної ефективності роботи у 2017 році було передбачено курсування 190 пар пасажирських поїздів, з них цілорічних – 131 пара, сезонних – 19 пар, разових – 40 пар поїздів. Крім того, було передбачено курсування 15 пар швидкісних поїздів категорії ІС+, ІС. У міжнародному сполученні – 19 пар пасажирських поїздів.

Товариство приділяє велику увагу людям з особливими потребами. У 2017 році Компанія перевезла спеціальними вагонами 4 433 особи з інвалідністю. Також було виконано 197 заходів з метою забезпечення безперешкодного їх доступу до об'єктів залізничного транспорту.

У 2017 році придбано 50 нових пасажирських вагонів. Відремонтовано капітальним ремонтом 50 пасажирських вагонів.

ПАТ «Укрзалізниця» для залучення пасажирів з альтернативних видів транспорту та забезпечення перевезень соціально незахищених верств населення ввела коефіцієнти гнучкого тарифного регулювання за тринадцятьма календарними періодами року з коефіцієнтами зниження 0,7-0,97 та підвищення 1,01-1,10. Одночасно здійснено регулювання по днях тижня: зниження у вівторок та середу на 10 відсотків, підвищення у п'ятницю та неділю на 10 відсотків та без змін у понеділок, четвер і суботу.

Тарифи на перевезення пасажирів у внутрішньому сполученні диференційовані залежно від типу вагона (загальний, плацкартний, купейний, люкс, 3-й клас, 2-й клас, 1-й клас), категорії поїзда за швидкістю (пасажирський, швидкий, прискорений, швидкісний), рівнем якості послуг (фірмовий та звичайний поїзд). Користуючись диференціюванням тарифів за періодом року та днями тижня, пасажир має змогу вибрати для себе найбільш зручний маршрут за прийнятну плату.

У міжнародному сполученні для залучення пасажирів із альтернативних видів транспорту передбачено економічно обґрунтовані знижки від вартості квитка та плацкарти на поїзди, напрямки, дні тижня, а також періоди року, що встановлено відповідно до протоколів міжнародних нарад, угод, договорів тощо.

З метою розширення мережі швидкісного сполучення та збільшення інтенсивності на існуючих напрямках у графіку руху на 2017/2018 рік призначено курсування нових поїздів № 37/38, № 737/738 Київ – Запоріжжя – Київ, № 7/8, № 749/750 Київ – Івано-Франківськ – Київ категорій «Нічний експрес» та «Інтерсіті».

ПАТ «Укрзалізниця» було проведено конкурс на визначення єдиного постачальника продуктів харчування, які в подальшому будуть реалізовуватись в поїздах далекого сполучення. Головним критерієм вибору постачальника була гарантовано висока якість продукції, кінцевим споживачем якої є пасажир. Наразі проводиться робота щодо укладання договору між філією «Пасажирська компанія» та переможцем конкурсу.

Найближчим часом буде запроваджено пілотний проект щодо надання послуг харчування в поїздах (з можливістю реалізації через квиткові каси та поїзні бригади).

Виклики

З метою вирішення та урегулювання проблемних питань, що стосуються обслуговування пасажирів на вокзалах та в поїздах, проводиться моніторинг письмових звернень пасажирів, звернень на гарячу лінію та через офіційний сайт ПАТ «Укрзалізниця». За результатами моніторингу звернень фахівцями Департаменту пасажирських перевезень далекого сполучення розробляються пропозиції для внесення змін у внутрішні правила перевезення пасажирів та багажу і міжнародних документів, що регламентують перевезення пасажирів.

Ключовим викликом, що постає перед пасажирським залізничним транспортом, є зношеність рухомого складу. В період з 1992 до 01.01.2018 року інвентарний парк вагонів зменшився більш ніж у 2 рази. У 1992 році інвентарний парк складав 10 767 вагонів, станом на 01.01.2018 складає 4 463 вагони. Наразі експлуатаційний парк вагонів утримується на рівні 3 000 од.

Не менш критичним є факт різкого падіння протягом року робочого парку пасажирських вагонів внаслідок закінчення терміну служби (41 рік з моменту побудови). Вже до кінця 2018 року з робочого парку буде виключено 146 вагонів основних типів (СВ, купе, плацкарт). У 2019 році цей показник сягне 393 вагони.

З метою утримання робочого парку на рівні 3 000 вагонів необхідно щорічно оновлювати парк вагонів орієнтовно на 300 од.

У разі відсутності фінансування на оновлення пасажирських вагонів (КВР, придбання нових) до 2025 року робочий парк вагонів поступово скоротиться до 950 вагонів, що не задовольнить потребу в пасажирських перевезеннях.

Одним із варіантів вирішення вищезазначених питань є впровадження нових типів рухомого складу, зокрема, пасажирських вагонів з купе, що трансформуються, виробництва ПАТ «Крюківський вагонобудівний завод». Меблі в купе даних вагонів можуть трансформуватись у декількох варіантах: купе зі спальними місцями (4 особи в купе), люкс зі спальними місцями (2 особи в купе), купе з місцями для сидіння I класу (4 особи в купе), купе з місцями для сидіння II класу (6 осіб у купе).

Даний інноваційний рухомий склад має декілька переваг:

- можливість організації маршрутів з використанням спальних місць у нічний час та місць для сидіння в денний;
- состав із даних вагонів на маршрутах до 500 км може здійснити 3 рейси, до 800 км – 2 рейси на добу, що дозволяє ефективніше використовувати рухомий склад;
- для оперативного реагування на попит пасажирів меблі в купе трансформуються у 4 положення;
- наявне технічне оснащення вагона, вузли, деталі та агрегати ідентичні існуючим типам рухомого складу та не потребують перепідготовки працівників поїзних бригад, а також ремонтних і експлуатаційних депо.

Реалізовані проекти та програми:

Розроблено новий графік руху пасажирських поїздів.

Удосконалено сервіс щодо оформлення проїзних документів через електронні канали обслуговування.

Впроваджено мобільний додаток для придбання залізничних квитків online для мобільних пристроїв на базі операційних систем.

Впроваджено технологію оформлення на сайті booking.uz.gov.ua електронних проїзних документів на поїзди міжнародного сполучення, формування фінансової звітності за результатами оформлення/повернення електронних проїзних документів у міжнародному сполученні Схід-Захід.

Розроблено та затверджено Каталог схем пасажирських вагонів, розроблено нові типи макетів вагонів.

Забезпечено актуальне візуальне відображення схем вагонів поїзда на сайті booking.uz.gov.ua.

Розроблено програмне забезпечення вибору на сайті booking.uz.gov.ua маршруту та оформлення проїзду з пересадкою (складний маршрут прямування), проведені приймальні випробування.

Розроблено програмне забезпечення встановлення ознаки оформлення електронних проїзних документів на окремий вагон поїзда.

Розроблено програмне забезпечення оформлення/повернення проїзних документів у міжнародному сполученні Схід-Захід з оплатою банківською платіжною карткою через POS-термінали АТ «Ощадбанк».

Внесено зміни та доповнення до Тарифного керівництва № 4 з питань відкриття нових станцій, відкриття станцій для виконання багажних та вантажобагажних операцій.

Розроблено та впроваджено технологію капітально-відновлювального ремонту пасажирських вагонів з використанням нових піддахових систем кондиціювання повітря, екологічно чистих туалетів, систем енергоживлення пасажирських вагонів.

Розроблено технічні вимоги та напрями створення сучасного інтер`єру пасажирського вагона.

Впроваджено в експлуатацію всесезонні композиційні гальмівні колодки нового типу з чавунними вставками збільшеного ресурсу експлуатації.

Господарство приміських пасажирських перевезень

За 2017 рік регіональними філіями ПАТ «Укрзалізниця» у приміському сполученні перевезено 114,4 млн пасажирів.

Приміські сполучення відіграють важливу роль на ринку перевезень пасажирів. Цей вид громадського транспорту є важливим для забезпечення мобільності населення, оптимізації розподілу перевезень між різними видами транспорту, сприяє розвантаженню дорожніх шляхів.

За задоволення потреб населення в приміських пасажирських перевезеннях у ПАТ «Укрзалізниця» відповідає господарство приміських пасажирських перевезень.

Цілі та завдання:

- організація ефективної системи перевезення пасажирів у приміському сполученні згідно з діючими Правилами перевезень пасажирів, багажу, вантажобагажу і пошти залізничним транспортом України, міжнародними угодами;
- формування та забезпечення реалізації ефективної політики приміських перевезень, забезпечення надання якісних послуг пасажирам в приміських поїздах.

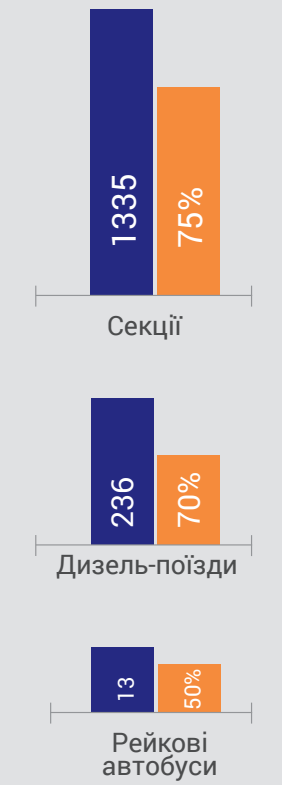
У 2017 році в умовах ПрАТ «Київський електровагоноремонтний завод» на 5 електропоїздах (25 секцій) виконано комплекс робіт з покращення інтер'єру, екстер'єру електропоїздів та інші роботи, що суттєво поліпшують експлуатацію моторвагонного рухомого складу та умови перевезень пасажирів.

Загалом в умовах заводу виконано капітальний ремонт та модернізацію під час капітального ремонту з подовженням терміну служби 66 секцій електропоїздів (14 електропоїздів).

В 2017 році на дільницях: Харків – Шебелинка (Лихачове), Харків – Козача Лопань, Полтава – Огульці (Ромодан) регіональної філії «Південна залізниця», Ізюм – Краматорськ – Слов'янськ, Лиман – Курдюмівка регіональної філії «Донецька залізниця», Дніпро – Межова, Запоріжжя – Новоолексіївка, Запоріжжя – Дніпро регіональної філії «Придніпровська залізниця», Львів – Тернопіль (Трускавець, Здолбунів) регіональної філії «Львівська залізниця», Одеса – Вапнярка (Колосівка, Роздільна) регіональної філії «Одеська залізниця» та Київ – Яготин, Київ – Ніжин, Київ – Козятин регіональної філії «Південно-Західна залізниця» забезпечено обслуговування квитковими касирами (роз'їзними) і провідниками пасажирського вагона (моторвагонного поїзда) приміських поїздів з розрахунку 1 касир (провідник) на 1 вагон з використанням відеореєстраторів. Поїзна бригада цих маршрутів працює у супроводі працівників воєнізованої охорони. Відтак пасажири стали більш дисциплінованими, а виручка з рейсу істотно зросла, подекуди навіть більш ніж у 2 рази.

З метою більш тісної співпраці з країнами ЄС, враховуючи запровадження безвізового режиму, з 12 червня 2017 року організовано курсування рейкового автобуса в міжнародному сполученні на напрямку Ковель – Хелм (Польща). Для можливості курсування поїзда на зазначеному маршруті з польською стороною узгоджено розклад руху поїзда № 751/752 сполученням Ковель – Хелм, порядок перетину кордону, питання безпеки руху поїздів, продажу квитків та інші.

Загальний парк моторвагонного рухомого складу у 2017 році



З метою покращення обслуговування та якості перевезення пасажирів у приміському сполученні, зменшення часу на шляху прямування на дільниці Тетерів – Святошин – Тетерів з 12.12.2017 запроваджено курсування приміських поїздів «човникового руху» за маршрутом Святошин – Клавдієво – Святошин з обслуговуванням 2-ма модернізованими, сучаснішими, комфортними 10-вагонними електропоїздами.

Для забезпечення потреб населення у приміському сполученні щодобово курсує в середньому 1400 приміських поїздів.

Ми керуємось:

Програмами обладнання (дооснащення) пунктів санітарного прибирання МВРС, розробленими та затвердженими регіональними філіями ПАТ «Укрзалізниця».

У 2017 році було розпочато проведення робіт щодо оснащення 15 пунктів вологого прибирання (зокрема на станціях Вапнярка, Харків, Гребінка, Чаплине, Коростень, Ворожба, Яготин), для чого планом капітальних інвестицій було передбачено кошти на загальну суму 10 652 тис. грн, освоєння склало 1 192 тис. грн. У повному обсязі заплановані роботи виконані, організовані пункти вологого прибирання на станціях Вапнярка регіональної філії «Одеська залізниця», Дніпро, Чаплине, Запоріжжя-2 регіональної філії «Придніпровська залізниця», Ворожба регіональної філії «Південно-Західна залізниця». Під час проведення робіт було виконано будівництво систем каналізації та водовідведення, систем електрозабезпечення, облаштування колодязів для заправки електро- та дизель-поїздів водою, проведення ревізії запірної арматури, встановлення лічильників. Роботи з облаштування пунктів вологого прибирання на інших станціях буде продовжено в 2018 році.

За 2017 рік регіональними філіями ПАТ «Укрзалізниця» у приміському сполученні перевезено 114,4 млн пасажирів. За допомогою приміського залізничного транспорту населення здійснює щоденні поїздки на навчання, роботу, дачні ділянки, місця масового відпочинку. При цьому забезпечується висока надійність і регулярність сполучення у всі пори року. Зазначеним видом транспорту перевозиться 16 пільгових категорій громадян - близько 45 % пасажирів у приміському сполученні складають пільговики.

У 2017 році регіональними філіями ПАТ «Укрзалізниця» в приміському сполученні перевезено 39,3 млн осіб окремих пільгових категорій громадян, збитки за перевезення яких повинні відшкодовуватись місцевими органами виконавчої влади. Загальна сума зазначеного виду перевезення у 2017 році склала 409,8 млн грн. Органи місцевої виконавчої влади компенсували 72,0 млн грн, або 17,6 %. Серед регіонів-аутсайдерів, що майже не компенсують витрати залізничникам, місто Київ та Волинська область – 0 % компенсації, Івано-Франківська область – 4,3 %, Чернівецька область – 1,6 %.

Стан компенсації за перевезення окремих пільгових категорій громадян в приміському сполученні за 2015-2017 роки

Рік	Сума наданих послуг, млн грн	Отримано компенсації, млн грн	Заборгованість, млн грн
2015	402,4	159,6	242,8
2016	417,6	43,6	374,0
2017	409,8	72,0	337,8

Виклики

До основних проблемних питань приміських пасажирських перевезень належать:

- повністю амортизовано 1 022 секції (73 %) електропоїздів (з них 533 секції, або 107 составів (81 %), змінного струму та 489 секцій, або 101 состав (66,5 %), постійного струму) та 139 од. (97 %) дизель-поїздів;
- моторвагонний рухомий состав застарів морально і фізично, знос моторвагонного рухомого складу регіональних філій ПАТ «Укрзалізниця» становить по електропоїздах 86,7 % (91 % – змінного струму та 82,8 % – постійного струму); дизель-поїздах – 97 %, рейкових автобусах – 23,8 %;
- понад подовженого терміну служби експлуатується 263 секції, або 54 електропоїзди постійного струму (понад 50 років) та 29 секцій, або 13 составів, дизель-поїздів (понад 40 років);
- недостатній обсяг фінансових ресурсів для технічного обслуговування моторвагонного рухомого складу;
- відсутність коштів для придбання нового рухомого складу;
- відсутність достатньої державної підтримки у вирішенні питань приміських залізничних перевезень, зокрема, у необхідності компенсації залізничному транспорту збитків за приміські перевезення, серед них пільгових категорій;
- відсутність сучасних підходів до фінансування приміських перевезень (сервісні контракти);
- низький рівень доходів та звичка населення безоплатно користуватись приміськими поїздами.

Оптимальним варіантом для ПАТ «Укрзалізниця» є запровадження державою адресних грошових виплат пільговим категоріям громадян, що дасть перевізнику можливість отримувати повну вартість проїзду незалежно від соціального статусу громадян.

Проблемними питаннями в тарифній політиці є відсутність механізму компенсації різниці між фактичною вартістю перевезень і доходами від перевезень, що отримані на підставі затверджених тарифів, а також негативне ставлення керівництва обласних державних адміністрацій до пропозицій регіональних філій ПАТ «Укрзалізниця» щодо підвищення тарифів на перевезення пасажирів у приміському сполученні.

Реалізовані проекти та програми:

Виконано комплекс робіт з покращення інтер'єру, екстер'єру та інші роботи на 5 електропоїздах (25 секцій) в умовах ПрАТ «КВРЗ».

Виконано капітальний ремонт та модернізацію під час капітального ремонту з подовженням терміну служби 66 секцій електропоїздів (14 електропоїздів).

Організовано курсування рейкового автобуса в міжнародному сполученні на напрямку Ковель – Хелм (Польща).

Відбулося підвищення тарифів на перевезення пасажирів за погодженням з відповідними облдержадміністраціями.

Комерційне господарство

ПАТ «Укрзалізниця» здійснює перевезення вантажів між станціями, відкритими для виконання відповідних комерційних операцій. Ключову роль в організації перевезень вантажів відіграє комерційне господарство (вантажне господарство).

Комерційне господарство задовольняє потреби держави, юридичних і фізичних осіб у безпечних та якісних послугах з перевезень вантажів залізничним транспортом.

Цілі та завдання:

- організація взаємовідносин з клієнтами Товариства в частині перевезення вантажів залізничним транспортом, розробка і контроль реалізації маркетингової стратегії при вантажних перевезеннях;
- розробка та впровадження державно регульованих, міжнародних (транзит) та регіональних тарифів на перевезення вантажів, здійснення моніторингу вантажних перевезень, визначення тарифних відстаней, відкриття/закриття станцій.

Товариством з метою утримання наявних та залучення нових користувачів послуг було:

- удосконалено нормативно-правові документи щодо міжнародного та внутрішнього сполучення;
- впроваджено Єдиний договір щодо єдиного коду платника та розрахунків через філію Єдиний розрахунковий центр;
- запроваджено тестову експлуатацію розподілу порожніх цементовозів, критих вагонів та вагонів-зерновозів;
- придбано 45 одиниць 20-футових контейнерів та 65 одиниць фітингових платформ.

Вантажні перевезення

У 2017 році ПАТ «Укрзалізниця» було перевезено 339,6 млн тонн вантажів. Обсяг вантажообігу склав 191,9 млрд т•км. Спостерігалось зростання обсягів в усіх видах сполучень: на 16,3 % (+6,1 млн тонн) у імпортному, на 1,4 % (+1,7 млн тонн) у експортному. Транзитні перевезення також збільшилися на 15,5 % (+2,6 млн тонн) і складають 19,6 млн тонн.

Основні показники перевезень залізничним транспортом за 2017 рік

Найменування показників	Обсяги, млн т
Перевезено, зокрема	339,6
Транзит	19,6
Імпорт	43,9
Експорт	116,1
Внутрішнє сполучення	160,00

Обсяги транзитних перевезень склали 19 554,1 тис. тонн, що на 2 624,1 тис. тонн, або 15,5 %, більше показників 2016 року. Основний вантажопотік формувався в Російській Федерації (76,5 %), Республіці Білорусь (11,2 %) та Республіці Казахстан (6,3 %).

Обсяг вантажопереробки на терміналах – 2 841 тис. тонн, що більше плану на 8,8 %, або на 229 тис. тонн. Порівняно з 2016 роком показник виріс на 3,8 %, або на 103 тис. тонн.

Перевезено вантажів відповідно до номенклатури, млн т

Номенклатура вантажу	Кількість, млн т
Кам'яне вугілля	67,1
Кокс	6,6
Нафта і нафтопродукти	13,9
Руда залізна і марганцева	74,8
Чорні метали	22,4
Брухт чорних металів	3,1
Хімічні і мінеральні добрива	12,5
Хімікати	3,6
Сіль	1,8
Цемент	6,4
Лісові вантажі	3,7
Зерно і помелові продукти	36,8
Мінбудматеріали	62,7
Інші	24,1

Протягом звітного року було передбачено виконання заходів щодо аналізу ситуації на ринку вантажних перевезень, збільшення співпраці з вантажоутворюючими підприємствами, експедиторськими організаціями та контролюючими органами, подальший розвиток комбінованих перевезень, інфраструктури, стимулювання розвитку електронного документообігу в контексті його гармонізації, удосконалення тарифної політики, міжнародної діяльності, актуалізації нормативно-правових актів, підвищення іміджу залізниць України.

Контейнерні перевезення

В 2017 році обсяги перевезень великотоннажних контейнерів територією України виросли на 10 % порівняно з 2016 роком, зокрема:

- **в експортному сполученні на 17 %;**
- **імпортному на 14 %;**
- **внутрішньому на 5 %.**

За 2017 рік територією України залізничним транспортом перевезено 291,9 тис. ДФЕ (двадцятифутовий еквівалент), що на 10 % більше від обсягів перевезень контейнерів за 2016 рік і становить 1 % від загальних обсягів перевезених вантажів залізничним транспортом.

З метою збільшення обсягів перевезень, прискорення доставки і збереження вантажів у контейнерах в 2017 році ПАТ «Укрзалізниця» було організовано 11 контейнерних поїздів, серед них – 5 транзитних.

За 2017 рік територією України у складі зазначених поїздів перевезено 73 729 контейнерів, що відповідає рівню 2016 року та становить 25 % від загального обсягу перевезених контейнерів територією України.

Організовано контейнерний поїзд за маршрутом Китай (Чанша) – Монголія (Замин-Ууде-Сухе-Батор) – Росія (Наушки – Суземка) – Україна (Зернове-Чоп) – Словаччина (термінал Добра) – Угорщина (Будапешт), у складі якого перевозяться 40-футові контейнери зі збірним вантажем.

Перевезення контейнерів у складі контейнерних поїздів за 2017 рік

Назва поїзду	Всього контейнерів в умовних одиницях		% до 2016
	2016 рік	2017 рік	
Всього перевезено контейнерів у поїздах	73 702	73 729	0 %
Комбінований поїзд «Вікінг»	4 354	8 221	+89 %
Ленд Брідж (Китай – Угорщина)	1 546	82	-95 %
Китай – Словаччина/ Угорщина (з червня 2017 року)	0	2 410	–
Словаччина (Кошице) - Росія	12 664	5 468	-57 %
«ZUBR»	1 499	1 596	+6 %
Румунія – Тольятті	6 182	7 388	+20 %
Хрещатик (Одеса – Київ-Ліски)	3 514	4 184	+19 %
Дніпровець (Одеса – Дніпро-Ліски)	5 113	5 404	+6 %
Поділля (Одеса – Хмельницький)	1 676	1 796	+7 %
Нікополь – Чорноморськ	29 926	23 680	-21 %
Одеса – Харків-Ліски (з липня 2016 року)	3 070	6 794	збільшення у 2,1 рази
Нижньодніпровськ – Одеса/Чорноморська	4 158	6 706	+61 %

Експедирування контейнерів збільшилось порівняно з планом на 17,2 %, або на 26 089 контейнерів, та порівняно зі звітом 2016 року на 7,3 %, або на 12 074 контейнерів, і становить 177 841 контейнер.

Переробка великотоннажних контейнерів на терміналах становить 117 464 одиниць, що більше плану на 4,5 %, або на 5 039 одиниць.

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

- створюються контейнерні поїзди у напрямках концентрації вантажопотоку з метою дотримання графіків їх руху для підвищення швидкості доставки вантажу у контейнерах;
- контролюється час проходження контейнерних поїздів територією України з метою покращення сервісу, що надається користувачам залізничного транспорту;
- вантажні станції відкриваються для виконання комерційних операцій з великотоннажними контейнерами, серед них на під'їзних коліях з метою переорієнтації вантажопотоку з інших видів транспорту, зокрема автомобільного;
- створюються нові логістичні схеми транспортування вантажів, зокрема, з використанням Транскаспійського міжнародного транспортного маршруту (Країни ЄС – Китай та зворотно з використанням поромних переправ Чорного та Каспійського морів) та міжнародного транспортного маршруту Південь – Захід (Польща – Іран та зворотно з використанням поромних переправ Чорного моря). Постійно проводяться зустрічі з потенційними вантажовідправниками, де розглядаються ключові аспекти транспортування вантажів з метою створення спільного інтегрованого логістичного продукту на зазначених маршрутах.

З метою скорочення часу перебування вагонів на під'їзних коліях на рівні регіональних філій, дирекцій, станцій:

- керівниками регіональних філій всіх рівнів проводяться спільні наради з представниками підприємств, на яких спостерігається тенденція збільшення часу користування вагонами на під'їзних коліях;
- надсилаються листи на адреси облдержадміністрацій, інших органів виконавчої влади щодо неефективного використання вантажних вагонів на під'їзних коліях підприємств;
- здійснюється постійний контроль за підтримкою власниками під'їзних колій наявних навантажувально-розвантажувальних механізмів у справному технічному стані, проведенням технічного обслуговування та ремонту власних локомотивів для їх стабільної роботи.

Реалізовані проекти та програми:

Організовано контейнерний поїзд за маршрутом Китай (Чанша) – Монголія (Замин-Ууде – Сухе-Батор) – Росія (Наушки – Суземка) – Україна (Зернове – Чоп) – Словаччина (термінал Добра) – Угорщина (Будапешт), у складі якого перевозяться 40-футові контейнери зі збірним вантажем (переважно товари народного споживання). У складі зазначених поїздів перевезено 2 410 ДФЕ.

Впроваджено в тестову експлуатацію розподіл порожніх цементовозів та критих вагонів відповідно до узгоджених електронних заявок через АС «УППВ».

Впроваджено в тестову експлуатацію розподіл порожніх вагонів-зерновозів через АС «УППВ».

Впроваджено в Єдиний договір по єдиному коду платника та з розрахунками через філію ЄРЦ.

Передано вагони-зерновози парку ПАТ «Укрзалізниця» на баланс філії «ЦТЛ».

Проведено модернізацію, капітальні ремонти та поточні ремонти кранів.

Здійснювалося будівництво зернового терміналу з переробною спроможністю 1000 тонн на добу.

Прийнято від ДП «Іллічівський торговельний порт» на баланс ПАТ «Укрзалізниця» два пороми: «Герої Плевни» та «Герої Шипки».

Плани на 2018 рік та середньострокову перспективу:

- вдосконалення організації перевезень,
- збільшення обсягів перевезень,
- вдосконалення та розширення залізничних послуг,
- підвищення іміджу залізничного транспорту України,
- створення сприятливих умов щодо залучення потенційних і цільових споживачів транспортних послуг.

Інфраструктура

Вертикаль інфраструктури забезпечує організацію та безперебійну експлуатацію: залізничних колій, інженерних споруд, колійної та спеціальної будівельної техніки, пристроїв автоматики та телекомунікацій на залізничному транспорті місцевих (локальних) електричних мереж, технологічних електричних мереж, що безпосередньо використовуються для забезпечення процесу перевезень, організацію та вдосконалення управління процесами перевезень, встановлення та розроблення графіка руху, здійснення нагляду (контролю), перевірку за додержанням вимог нормативно-правових актів із забезпечення безпеки руху на залізничному транспорті.

До інфраструктурної вертикалі входять колійне господарство, господарство сигналізації та зв'язку, господарство електропостачання, господарство перевезень, господарство безпеки руху.

Цілі та завдання:

- розвиток інфраструктури залізничного транспорту та ефективне використання її технічних засобів;
- забезпечення належного стану інфраструктури;
- забезпечення надійної роботи та утримання в технічно справному стані пристроїв інфраструктури;
- забезпечення безпечного та безперебійного руху поїздів з установленими швидкостями;
- підвищення якості та ремонт утримання колії;
- розвиток та вдосконалення технічної бази підрозділів колійного господарства;
- зниження витрат, пов'язаних з ремонтом колії та споруд;
- модернізація та ремонт пристроїв електропостачання й сигналізації та зв'язку;
- проведення ліцензованої діяльності у сфері телекомунікацій та постачання електроенергії;
- координація роботи щодо реалізації Стратегії розвитку Товариства в процесі структурного реформування галузі;
- організація та вдосконалення управління процесами перевезень;
- встановлення та розроблення графіка руху та плану формування поїздів.

«Новий Бескидський тунель є символом співпраці «Укрзалізниці», української влади, Європейського банку реконструкції та розвитку, Європейського інвестиційного банку. Об'єднавши зусилля, ми продемонстрували здатність в умовах агресії, війни реалізовувати масштабні проекти», - Президент України Петро Порошенко.

У 2017 році регіональна філія «Донецька залізниця» продовжила модернізувати дільницю Комиш-Зоря – Волноваха. Після виконаної реконструкції на другій колії перегону Розівка – Зачатівська (протяжністю 17,1 км) очікується зростання пропускної спроможності дільниць та маршрутної швидкості, а також збільшення обороту вантажних, порожніх, загальних та місцевих вагонів.

29 березня 2017 року було створено філію «Енергоремтранс» з ремонту та будівництва пристроїв тягового електропостачання. Підрозділ об'єднав дорожні електромеханічні майстерні й будівельно-монтажні поїзди та відповідатиме за будівництво, технічне переоснащення, реконструкцію та капітальний ремонт об'єктів електрифікації та електропостачання.

У жовтні 2017 року було завершено будівництво та оздоблення двоколійного залізничного тунелю на перегоні Бескид – Скотарське (регіональної філії «Львівська залізниця»). Його довжина становить 1 764 метри. Через нього проходить до 60 % транзитних вантажів у напрямку Західної і Центральної Європи. Нова споруда зможе пропускати до 100 пар поїздів на добу зі швидкістю 60-70 км/год, тоді як пропускна здатність одноколійного тунелю – до 47 поїздів зі швидкістю 15-40 км/год. Загальна кошторисна вартість будівництва за проектом становить 3 млрд грн. Гарантія експлуатації – 100 років.

У грудні 2017 року урочисто відкрили філію «Центр діагностики залізничної інфраструктури», до складу якої увійшли дорожні лабораторії діагностики колії із мобільними засобами діагностики, центр діагностики залізничної колії, мостовипробна станція, вагони-лабораторії випробування контактної мережі, вагони-лабораторії автоматики, телемеханіки та зв'язку. На основі отриманих даних ПАТ «Укрзалізниця» зможе ефективно планувати роботи з ремонту та утримання залізничної інфраструктури, раціонально використовувати фінансові та матеріальні ресурси.

ПАТ «Укрзалізниця» підготувало на розгляд Кабінету Міністрів України проект «Реконструкція дільниці залізничного транспорту Долинська – Миколаїв з підвищенням пропускної спроможності напрямку Знам'янка – Долинська – Миколаїв». Переважно цим напрямком транспортуються руда, нафта та нафтопродукти, зернові вантажі, добрива. Реконструкція дозволить підвищити дільничну швидкість вантажних поїздів на 20-25 %, зменшити термін доставки вантажів та значно зменшити експлуатаційні витрати. Загальна вартість проекту становить орієнтовно 300 млн євро.

Загалом у 2017 році відрегульовано роботу 11 830 км контактних мереж, замінено 78,4 км зношеного контактного проводу, 56,8 км корозованого несучого тросу та 4 км сталевих тросів пристроїв вантажокомпенсації, 959 дефектних опор контактної мережі, 20 331 ізолятор контактної підвіски застарілих типів на полімерні, 189 секційних ізоляторів та модернізовано 344 повітряні стрілки.

За звітний період виконано 75,4 % комплексу робіт з будівництва кабельних ліній зв'язку на напрямку Ковель – Ізов – Держкордон (86 км) регіональної філії «Львівська залізниця». Розвиток даної інфраструктури дозволить забезпечити організацію цифрових телекомунікацій з Польською залізницею.

Що стосується інших мереж, то було замінено фізично зношену повітряну лінію зв'язку на кабельну 27,7 км на дільниці Ромни – Блотниця на напрямку Прилуки – Бахмач – Ромни регіональної філії «Південна залізниця».

Виконано основні ремонтно-колійні роботи:

- реконструкція колії – 141,8 км;
- капітальний ремонт колії – 265,4 км;
- середній ремонт колії – 955,4 км;
- комплексно-оздоровчий ремонт колії – 388,8 км;
- укладання нових стрілочних переводів – 299 комплектів;
- середній ремонт стрілочних переводів – 688 комплектів;
- укладання старопридатних стрілочних переводів – 197 комплектів.

Експлуатаційна довжина залізничних колій загального користування станом на 2017 рік – 19 790,9 км, з них 9 349,7 км електрофіковано.

Реалізовані проекти та програми

Виконувались Програми впровадження технічних засобів безпеки руху та Програми модернізації та встановлення засобів автоматичного контролю технічного стану рухомого складу ПАТ «Укрзалізниця» на 2016–2020 роки.

Локомотивне господарство

Загальний парк тягового рухомого складу 3 551 од., з них:
- **1 627 од. – електровозів (46 %),**
- **1 924 од. – магістральних та маневрових тепловозів (54 %).**

Протягом звітного періоду було збільшено робочий парк локомотивів до 2 250 одиниць, що перевищує показник 2016 року на 189 одиниць.
Проведено 7 696 поточних ремонтів локомотивів, серед них 6 016 ремонтів електровозів та 1 680 – тепловозів в умовах локомотивних депо. При цьому виконано 381 «важкий поточний ремонт» в обсязі ПР-3, зокрема 215 ремонтів електровозів та 166 тепловозів, що більше, ніж в 2016 році, на 70 од., а також 6 капітальних ремонтів.
Реалізовано Програму відновлення експлуатаційного парку локомотивів на 2017 рік, відновлено працездатність 315,5 од. локомотивів, зокрема в умовах виробничих підрозділів регіональних філій – 262,5 од.
Підвищено ефективність організації роботи локомотиворемонтних заводів (ПрАТів), що дало змогу збільшити виконання капітальних ремонтів локомотивів до 129 одиниць, що перевищує фактичний показник 2016 року на 50 %.
Відремонтовано 2 416 одиниць колісних пар відділеннями з ремонту колісних пар виробничих підрозділів регіональних філій, серед них 2 045 од. для локомотивів, що більше, ніж у 2016 році, на 1 267 од.

Належний стан локомотивного парку – запорука стабільної та безпечної діяльності залізничного транспорту. Локомотивне господарство ПАТ «Укрзалізниця» забезпечує перевезення, що постійно зростають, вантажів і пасажирів тяговим рухомим складом і локомотивними бригадами, гарантує безпеку і точне дотримання графіка руху поїздів.

До складу цього господарства входять основні локомотивні депо, спеціалізовані майстерні з ремонту окремих вузлів локомотивів, пункти технічного обслуговування, екіпірування локомотивів і зміни бригад, бази запасу локомотивів.

Цілі та завдання:

- здійснення надійної експлуатації, технічного утримання і ремонту тепловозів, електровозів, дизель-поїздів, автомотрис, кранів на залізничному ходу та деповського обладнання;
- удосконалення управління виробництва шляхом впровадження прогресивних технологій;
- співпраця з проектно-конструкторськими підприємствами галузі з розробки проектів, спрямованих на розвиток локомотивного господарства ПАТ «Укрзалізниця», підвищення якості обслуговування та ремонту тягового рухомого складу;
- забезпечення та контроль енергозбереження й ефективного використання паливно-енергетичних ресурсів (ПЕР) у локомотивному господарстві, організація нормування витрат ПЕР та контроль їх виконання по господарству.

Реалізовані проекти та програми:

Впроваджено порядок управління парком тягового рухомого складу (ТРС) в межах єдиного технологічного комплексу (експлуатація в межах декількох регіональних філій).

Впроваджено систему внутрішньої кооперації з ремонту лінійного обладнання ТРС «на власних осях» між виробничими підрозділами локомотивного господарства регіональних філій та афілійованими підприємствами (відремонтовано 25 од. локомотивів).

Розроблено технологічні вимоги на перспективний ТРС: електровоз вантажний двосистемний, електровоз вантажний постійного струму, електровоз вантажний змінного струму, електровоз пасажирський двосистемний, тепловоз вантажний.

Спільно з компанією General Electric актуалізовано відповідно до нормативно-технічної документації та державних стандартів України технічні умови на сучасний магістральний вантажний тепловоз серії ТЕ33АС.

Впроваджено нове обладнання та системи: стенди для перевірки радіостанцій та приладів безпеки руху, установки водоочищення для систем охолодження тепловозів тощо.

Вагонне господарство

ДЕПАРТАМЕНТ ВАГОННОГО ГОСПОДАРСТВА

Безпосередня відповідальність вагонного господарства – деповський і капітальний ремонт вантажних вагонів, їх технічне обслуговування на шляху прямування, а також підготовка вантажних вагонів для навантаження.

Цілі та завдання:

- проведення єдиної технічної та нормативної політики з питань функціонування вагонного господарства, стратегії його розвитку та реструктуризації;
- забезпечення утримання у справному стані парку вантажних вагонів, контроль якості ремонту вантажних вагонів, їх вузлів та деталей, збереження вантажного рухомого складу, атестації вагоноремонтних підприємств і їх дільниць (цехів) та дотримання вимог охорони праці і пожежної безпеки по вагонному господарству регіональних філій та філій ПАТ «Укрзалізниця»;

- взаємодія з науково-дослідними та дослідно-конструкторськими організаціями щодо формування планів науково-дослідних і дослідно-конструкторських робіт (НДДКР) з питань вагонобудування, ремонту та технічного обслуговування вагонів, технологічних процесів, автоматизації та механізації технологічних і виробничих процесів, розгляд та погодження технічних завдань, проектів нових типів вагонів, ознайомлення з результатами випробувань, підготовка пропозицій з покращення конструкцій вагонів і їх деталей, а також заходів з техніки безпеки та охорони праці із застосуванням досягнень та вимог наукової організації праці.

Придбано та побудовано на власних виробничих потужностях 2 721 вантажний вагон, що перевищує показник 2016 року (придбано 1 048 вантажних вагонів). Це найкращий результат за останні 20 років.

Відремонтовано плановими видами ремонту у вагонних депо та на філіях 24 828 вантажних вагонів при плані 24 320 од., серед них відремонтовано 18 739 вагонів власності промислових підприємств деповським та капітальним ремонтом у ВЧД регіональних філій, зокрема капітальним ремонтом – 3 512, деповським ремонтом – 15 227.

Придбано та введено в дію вагоноремонтними підприємствами понад 30 найменувань механізмів та технологічного обладнання, модернізовано механізмів понад 35 одиниць.

Реалізовані проекти та програми:

Розроблено технічну документацію та переобладнано 15 службово-технічних вагонів (рефрижераторних) для забезпечення перевезення військової варти.

Проведено роботи з отримання сертифікатів на нову продукцію: вагон-платформа для великотоннажних контейнерів моделі 13-6961 та напіввагон чотиривісний універсальний моделі 12-9911-01.

Проведено роботи з розробки, впровадження та сертифікації системи екологічного управління (СЕУ) філій на відповідність вимогам ДСТУ ISO 14001:2015. Отримано Сертифікат на систему екологічного управління.

Розроблено 10 нормативно-технічних документів для потреб господарства.

Інженерно-технічне забезпечення

Виконано проектно-вишукувальних робіт на суму 65,2 млн грн при загальній потребі 211,4 млн грн. Для сторонніх організацій виконано проектно-вишукувальних робіт на суму 1,4 млн грн.
Збільшено кількість науково-дослідних, конструкторсько-технологічних робіт порівняно з 2016 роком на 41,9 %.
Економія коштів склала близько 2,6 млн грн.
Відновлено 25 одиниць несучих конструкцій (які на сьогодні не виготовляються) тягового рухомого складу.
Економія коштів склала близько 15 млн грн.
Знижено «умовні витрати» електроенергії у тяговій мережі на 0,35 % (з 8,66 % до 8,31 %), що дало змогу скоротити споживання електроенергії на 14,0 млн кВт/год вартістю біля 24,0 млн грн.
Проведено понад 120 енергетичних обстежень у виробничих підрозділах регіональних філій та філій, встановлено реальні можливості енергозбереження в обсязі понад 19,9 тис. т у.п. вартістю біля 187 млн грн.
Виявлено при здійснені вихідного контролю та недопущено до експлуатації невідповідної продукції на суму 260,3 млн грн, що у 3,2 рази більше, ніж у 2016 році.

Прогресивний поступальний розвиток залізничного транспорту можливий на основі інженерно-технологічного розвитку під впливом науково-технічного прогресу. На сьогодні ПАТ «Укрзалізниця» поступово трансформує інженерно-технічне забезпечення Компанії.

Діяльність інженерно-технічного господарства сконцентрована на розробці та забезпечені реалізації єдиної політики Товариства під час формування програм розвитку, модернізації інфраструктури і технічних засобів, впровадження сучасного рухомого складу, а також єдиної політики в сфері інтелектуальної власності, метрологічної діяльності та технічного регулювання.

Цілі та завдання:

- розробка заходів та пропозицій щодо напрямів розвитку залізничної галузі, підготовка і супровід науково-технічних проектів;
- взаємодія з науково-дослідними організаціями з питань науково-дослідних та дослідно-конструкторських розробок;
- організація і координація роботи залізничного транспорту з капітального будівництва, розробки науково-технічних програм, впровадження нової техніки і технологій, метрологічного забезпечення, охорони навколишнього природного середовища, міжнародної технічної допомоги.

У листопаді 2017 року було збільшено пропускну спроможність напрямку Запоріжжя – Пологи – Комиш-Зоря – Волноваха-Маріуполь. На маріупольському напрямку щодобово стало можливим пропускати 21 вантажний поїзд. До цього часу було лише 18 поїздів за добу. Роботи відбуваються у рамках реалізації першого етапу інвестиційного проекту з реконструкції ділянки «Пологи – Комиш-Зоря», спрямованого на підвищення пропускної спроможності маріупольського напрямку. Головна мета – в повному обсязі забезпечити потребу металургійних комбінатів Приазов'я в залізничних перевезеннях.

У 2017 році було збільшено обсяги технічного діагностування вантажних вагонів порівняно з 2016 роком на 57,2 %. Економія коштів склала близько 11,6 млн грн. Також було збільшено обсяги технічного діагностування тягового та моторвагонного рухомого складу порівняно з 2016 роком у 2,4 рази. Завдяки цьому вдалося зекономити близько 4,3 млн грн.

Протягом року було впроваджено в експлуатацію оптимізовану систему міжремонтних пробігів вантажних вагонів. Це надало можливість зменшити кількість деповських ремонтів на 15 000 вагонів. Щорічна економія складатиме 750 млн грн.

За звітний період було зменшено енергоємність залізничного транспорту до рівня 2016 року на 0,06 тонн умовного палива (т у.п.) на приведений млн т•км, або на 0,6 % (з 8,47 до 8,41 т у.п. на приведений млн т•км). Це дало змогу скоротити споживання енергоресурсів в обсязі біля 14,3 тис. т у.п. вартістю близько 110 млн грн.

Реалізовані проекти та програми:

Розроблено проект відновлення несучих конструкцій вагонів-зерновозів. Очікуваний економічний ефект від впровадження 1,4 млрд грн.

Від реалізації Програми енергозбереження на залізничному транспорті України зекономлено 13,5 тис. т у.п., або 115,1 % від запланованих, зокрема: 25,5 млн кВт·год електроенергії; 1 418 тонн дизельного палива; 2,1 млн куб. м природного газу; 388 тонн вугілля; 2,3 тис. Гкал теплової енергії.

Розроблено автоматизовану інформаційну систему «Вимоги до продукції».

Розроблено проект політики ПАТ «Укрзалізниця» у сфері якості.

Господарство інформаційних технологій

Ефективне управління будь-яким виробничим процесом, особливо таким складним як залізничні перевезення, може бути реалізовано тільки на основі всеосяжної, достовірної та підготовленої для аналітичної обробки інформації. Господарство інформаційних технологій ПАТ «Укрзалізниця» забезпечує безперервну інформаційну підтримку з питань організації перевізного процесу, прийняття управлінських рішень, обслуговування клієнтів залізничного транспорту.

Цілі та завдання:

- розробка стратегії розвитку інформаційних технологій Товариства;
- впровадження, розвиток та модернізація інформаційних систем та автоматизація бізнес-процесів Товариства;
- формування єдиної технічної політики розвитку ІТ, побудованої з урахуванням вимог реформування Товариства та забезпечення збалансованого розвитку різних областей управлінської та виробничої діяльності ПАТ «Укрзалізниця»;
- розробка та контроль застосування корпоративних стандартів в області уніфікації і інтеграції технологічного, програмного та апаратного забезпечення;
- розвиток відносин з стратегічними партнерами, взаємодія з міністерствами та відомствами України, міжнародними організаціями з питань ІТ;
- забезпечення безперебійної роботи інформаційних та технологічних систем;
- забезпечення інформаційної безпеки ІТ систем.

Основні показники ІТ-ресурсів:

- програмно-апаратні комплекси рівня ПАТ «Укрзалізниця» та регіональних філій (залізниць) – 17 од.;
- функціональні сервери (Фобос, Lotus-Notes, Локбриг та інші) – 1 616 од.;
- кількість автоматизованих робочих місць (ПЕОМ) – 40 006 од.;
- обладнання мереж передачі даних та локальних обчислювальних мереж (маршрутизатори, комутатори) – 10 440 од.;
- обладнання пунктів продажу залізничних квитків АСК ПП УЗ– 2 453 од.

Здійснюється експлуатація та супровід:

- централізованих АСК та комплексів – понад 40;
- функціональних підсистем централізованих комплексів – понад 200;
- АСК лінійного рівня – понад 50;
- функціональних типових АРМів – понад 500.

Реалізовані проекти та програми:

Реалізовано пілотний проект, на базі якого проведений захист концепції та затверджений план проекту створення системи бізнес-аналітики ПАТ «Укрзалізниця».

Проведено аудит необхідності впровадження корпоративного сховища даних, розроблений бізнес-кейс.

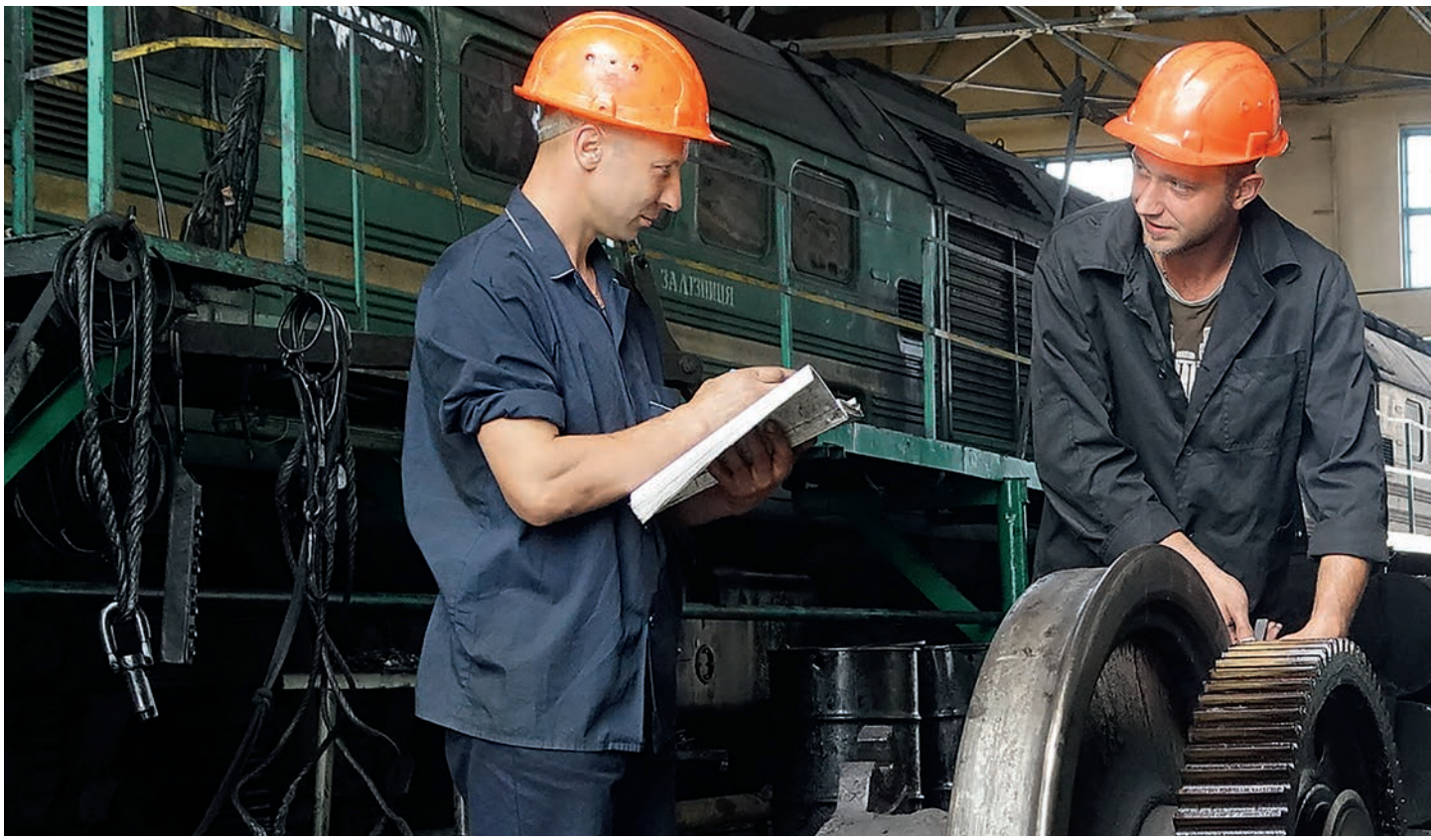
Підготовлено програму співпраці з Ощадбанком України для реалізації проектів впровадження зон самообслуговування на вокзалах та безготівкових платежів в поїздах.

Забезпечено публікацію інформації на порталі відкритих даних відповідно до постанови Кабінету Міністрів України від 20.12.2017 р. № 1100.

Реалізовано проект публікації інформації щодо платіжних транзакцій ПАТ «Укрзалізниця» на Єдиному веб-порталі використання публічних коштів «Є-дата».

Розроблено програму Цифрової трансформації бізнес-вертикалі «Вантажні перевезення та логістика», в рамках якої реалізовані наступні проекти:

- проведено роботи з впровадження в експлуатацію програмного забезпечення комплексних розрахунків через ЄРЦ за єдиним договором на перевезення вантажів у внутрішньому та міжнародному (імпортно–експортному) сполучені;
- проведення розрахунків тарифів з урахуванням дерегуляції вагонної складової;
- застосування електронного договору на організацію перевезень;
- впровадження першої черги полігону для моделювання результатів зміни тарифної політики.



Здійснюються заходи з модернізації ІС з резервування та продажу пасажирських квитків. Узгоджені функціональні і технічні вимоги. Проведено аналіз найкращих практик застосування цифрових платформ.

Підписано Меморандум з Мінсоцполітики України та реалізовується протокол взаємодії для забезпечення онлайн продажу квитків для пільгових категорій громадян.

Реалізовано проект з впровадження першочергових заходів із забезпечення інформаційної безпеки ІС.

На сайті booking.uz.gov.ua та в мобільному додатку реалізовано функціонал для здійснення оплати за допомогою цифрових гаманців Masterpass, Visa checkout.

Розроблено Порядок «Життєвий цикл інформаційних систем».

Проведено переакредитацію центру сертифікації ключів.

Затверджено стандарти робочих місць.

Проведено роботи з розробки технології та програмного забезпечення цеху експлуатації локомотивного депо на єдиній платформі АСУ Т АСК ВП УЗ-Є та ведення єдиного полігону АСУ Т.

Розроблено проект Порядку Управління Проектами.

Плани на 2018-2020 роки:

- впровадження системи Enterprise Resource Planning (ERP), планування ресурсів підприємства;
- створення інформаційної системи бізнес-аналітики Товариства;
- впровадження системи інтеграції додатків та корпоративної шини;
- побудова централізованого сховища даних;
- цифрова трансформація бізнес-вертикалі «Вантажні перевезення та логістика»;
- цифрова трансформація бізнес-вертикалі «Пасажирські перевезення»;
- цифрова трансформація бізнес-вертикалей вагонного та локомотивного господарств, інфраструктури, управління перевізним процесом;
- модернізація системи електронного документообігу;
- впровадження системи Медицина;
- модернізація єдиної корпоративної мережі передавання даних;
- модернізація програмно-апаратних комплексів обслуговування пасажирських та вантажних перевезень;
- оптимізація та віртуалізація серверної інфраструктури ЦОД;
- впровадження систем моніторингу та керування ІТ-інфраструктури;
- модернізація та впровадження базових ІТ-сервісів;
- впровадження проекту віртуалізації робочого місця;
- впровадження системи централізованих довідників;
- впровадження ГІС та GPS систем;
- впровадження системи відеоконференцзв'язку;
- модернізація та розвиток систем інформаційної безпеки;
- модернізація мережевої та інженерної структури ЦОД.

Матеріально-технічне забезпечення

Одним із чинників підвищення ефективності залізничного транспорту є його забезпеченість матеріально-технічними ресурсами в необхідній кількості. Від матеріально-технічного забезпечення залежать своєчасність, ритмічність, якість та ефективність перевізного процесу. Безперебійна робота залізничного транспорту вимагає функціонування чітко організованої вертикалі матеріально-технічного забезпечення, яка виконує поставлені завдання та цілі.

Цілі та завдання:

- організація сучасного та ритмічного постачання;
- ефективне планування в межах виділеного ліміту фінансування, яке відповідає реальним потребам;
- зниження економічних ризиків через єдину зважену цінову політику;
- цільове та раціональне використання фінансових ресурсів;
- своєчасне забезпечення матеріально-технічними ресурсами в необхідній кількості та належної якості.

Аналіз виконання плану матеріально-технічного забезпечення по ПАТ «Укрзалізниця» за 2016-2017 роки, млн грн з ПДВ

Найменування МТР	2016 рік			2017 рік		
	план	факт	%	план	факт	%
Разом	18 638	14 969	80	24 282	20 023	83
Матеріали, зокрема:	10 871	8 188	75	15 106	11 652	77
Запасні частини	2 778	1 775	64	3 708	3 028	82
Матеріали	2 498	1 949	78	4 503	3 377	75
Продукти харчування	92	65	70	174	75	43
Обладнання	823	632	77	1 210	1 049	87
Матеріали ВБК	4 240	3 445	81	5 019	3 615	72
Масла та мастильні матеріали	440	322	73	492	508	103
Паливо	7 767	6 781	87	9 176	8 371	91

Створення цінностей для українського суспільства

ПАСАЖИРСЬКІ ПЕРЕВЕЗЕННЯ

ПЕРЕВЕЗЕННЯ ПАСАЖИРІВ

Усі 6 регіональних філій[1]
Філії: УЗШК[2], ПК[3]

ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ МАТЕРІАЛЬНО-ТЕХНІЧНИМИ РЕСУРСАМИ

Усі 6 регіональних філій[1]
Філії: ЦН[4], ЦЗВ[5]

РЕМОНТ РУХОМОГО СКЛАДУ

Усі 6 регіональних філій[1]
Філії: ПВРЗ[6], ДВРЗ[7], СВРЗ[8]
ПрАТи: КВРЗ[9], ЗЕРЗ[10], ДТРЗ[11], ЛЛЗ[12]

ВАНТАЖНІ ПЕРЕВЕЗЕННЯ

ПЕРЕВЕЗЕННЯ ВАНТАЖІВ ТА ЛОГІСТИЧНІ ПОСЛУГИ

Усі 6 регіональних філій[1]
Філії: Ліски[13], РВК[14], ЦТЛ[15], ЄРЦ[16]

ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ МАТЕРІАЛЬНО-ТЕХНІЧНИМИ РЕСУРСАМИ

Усі 6 регіональних філій[1]
Філії: ЦН[4], ЦЗВ[5]

ВИГОТОВЛЕННЯ ПРИСТРОЇВ

Філії: Вінницятрансприлад[17]
ПрАТи: Транссигнал[18]

РЕМОНТ РУХОМОГО СКЛАДУ

Усі 6 регіональних філій[1]
Філії: ПВРЗ[6], ДВРЗ[7], СВРЗ[8]
ПрАТи: КВРЗ[9], ЗЕРЗ[10], ДТРЗ[11], ЛЛЛЗ[12]

ПОВНІ НАЗВИ РЕГІОНАЛЬНИХ ФІЛІЙ, ФІЛІЙ ТА ПРАТІВ ПАТ «УКРЗАЛІЗНИЦЯ»

1) Регіональні філії Товариства:
«Південна залізниця»,
«Південно-Західна залізниця»,
«Львівська залізниця»,
«Придніпровська залізниця»,
«Одеська залізниця»,
«Донецька залізниця»,
2) УЗШК – філія «Українська залізнична швидкісна компанія»,
3) ПК – філія «Пасажирська компанія»,
4) ЦН – філія «Центр сервісного забезпечення»,
5) ЦЗВ - філія «Центр забезпечення виробництва»,
6) ПВРЗ - філія «Панютинський вагоноремонтний завод»,
7) ДВРЗ - філія «Дарницький вагоноремонтний завод»,
8) СВРЗ - філія «Стрийський вагоноремонтний завод»,
9) КВРЗ - ПрАТ «Київський електровагоноремонтний завод»,
10) ЗЕРЗ - ПрАТ «Запорізький електровозоремонтний завод»,
11) ДТРЗ - ПрАТ «Дніпропетровський тепловозоремонтний завод»,
12) ЛЛЗ - ПрАТ «Львівський локомотиворемонтний завод»,
13) Ліски - філія «Центр транспортного сервісу «Ліски»,
14) РВК - філія «Рефрижераторна вагонна компанія»,
15) ЦТЛ - філія «Центр транспортної логістики»,
16) ЄРЦ - філія «Єдиний розрахунковий центр залізничних перевезень»,
17) Вінницятрансприлад - філія «Вінницятрансприлад»,
18) Транссигнал - ПрАТ «Київський електротехнічний завод «Транссигнал»,
19) ПКТБ ІТ - філія «Проектно-конструкторське технологічне бюро інформаційних технологій»,
20) ПВІЗТ - філія «Проектно-вишукувальний інститут залізничного транспорту»,
21) НДКТІ - філія «Науково-дослідний та конструкторсько-технологічний інститут залізничного транспорту»,
22) ЕЕЦ – філія «Енергозбут»,
23) Енергоремтранс - філія «Енергоремтранс»,
24) БМЕС - філія «Центр будівельно-монтажних робіт та експлуатації будівель і споруд»,
25) ЗБШ Старокостянтинів - філія «Старокостянтинівський завод залізобетонних шпал»,
26) ЦУП - філія «Центр управління промисловістю»,
27) ЦДЗІ - філія «Центр діагностики залізничної інфраструктури»,
28) ЦРЕМК - філія «Центр з ремонту та експлуатації колійних машин»,
29) ЗБШ Коростень - ПрАТ «Коростенський завод залізобетонних шпал»,
30) ЗБШ Гнівань - ПрАТ «Гніванський завод спецзалізобетону»,
31) ЦПРП - філія «Центр професійного розвитку персоналу»,
32) ЦОЗ - філія «Центр охорони здоров'я»,
33) ЦСЗ - філія «Центральна станція зв'язку»,
34) ГІОЦ - філія «Головний інформаційно-обчислювальний центр»,
35) ВВО - філія «Відомча воєнізована охорона»,
36) Магістраль - філія «Медіацентр «Магістраль».

6
РЕГІОНАЛЬНИХ ФІЛІЙ

28
ФІЛІЙ

7
ПРИВАТНИХ АКЦІОНЕРНИХ ТОВАРИСТВ

ПАТ «УКРЗАЛІЗНИЦЯ»

РОЗВИТОК ІНФРАСТРУКТУРИ

ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ МАТЕРІАЛЬНО-ТЕХНІЧНИМИ РЕСУРСАМИ

Усі 6 регіональних філій[1]
Філії: ЦН[4], ЦЗВ[5]

ПОСЛУГИ З ПРОЕКТУВАННЯ

Філії: ПКТБ ІТ[19], ПВІЗТ[20], НДКТІ[21]

ПОСЛУГИ З НАДАННЯ ТА ТРАНСПОРТУВАННЯ ЕЛЕКТРОЕНЕРГІЇ

Філії: ЕЕЦ[22], Енергоремтранс[23]

ПОСЛУГИ З ЕКСПЛУАТАЦІЇ ТА РЕМОНТУ БУДІВЕЛЬ І СПОРУД

Філії: БМЕС[24]

ВИГОТОВЛЕННЯ ТА РЕМОНТ ВЕРХНЬОЇ БУДОВИ КОЛІЇ

Усі 6 регіональних філій[1]
Філії: ЗБШ Старокостянтинів[25], ЦУП[26], ЦДЗІ[27], ЦРЕМК[28]
ПрАТи: ЗБШ Коростень[29], ЗБШ Гнівань[30]

ІНШІ ПОВ'ЯЗАНІ ПОСЛУГИ

ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ МАТЕРІАЛЬНО-ТЕХНІЧНИМИ РЕСУРСАМИ

Усі 6 регіональних філій[1]
Філії: ЦН[4], ЦЗВ[5]

ВИГОТОВЛЕННЯ ПРИСТРОЇВ

Філії: Вінницятрансприлад[17]
ПрАТи: Транссигнал[18]

ПОСЛУГИ З ПРОЕКТУВАННЯ

Філії: ПКТБ ІТ[19], ПВІЗТ[20], НДКТІ[21]

ПОСЛУГИ З НАДАННЯ ТА ТРАНСПОРТУВАННЯ ЕЛЕКТРОЕНЕРГІЇ

Філії: ЕЕЦ[22], Енергоремтранс[23]

ПОСЛУГИ З ЕКСПЛУАТАЦІЇ ТА РЕМОНТУ БУДІВЕЛЬ І СПОРУД

Філії: БМЕС[24]

ПІДГОТОВКА ПЕРСОНАЛУ

Усі 6 регіональних філій[1]
Філії: ЦПРП[31]

ПОСЛУГИ З ОХОРОНИ ЗДОРОВ'Я

Філії: ЦОЗ[32]

ПОСЛУГИ ЗВ'ЯЗКУ, ІТ, ОХОРОНИ ТА МЕДІА

Філії: ЦСЗ[33], ГІОЦ[34], ВВО[35], Магістраль[36]

Інвестиційна діяльність

За 2017 рік освоєно капітальних інвестицій на загальну суму 10 904,1 млн грн.

Пріоритетним напрямом інвестиційної діяльності Товариства є оновлення залізничного рухомого складу (придбання нового, модернізація наявного парку). Протягом останніх 3 років на оновлення рухомого складу спрямовано понад 10 650,5 млн грн, що становить близько 48 % від загального виконання плану, зокрема придбано та виготовлено рухомого складу на суму 4 584,1 млн грн, а саме:

- 59 пасажирських вагонів виробництва ПАТ «Крюківський вагонобудівний завод»;
- 3 795 вантажних вагонів у вітчизняних виробників та виготовлено власними силами на вагоноремонтних заводах ПАТ «Укрзалізниця»;
- 1 дизель-поїзд.

Регіональними філіями та філіями ПАТ «Укрзалізниця» проводиться певна робота з будівництва та реконструкції об'єктів інфраструктури виробничого призначення. Роботи виконуються як власними силами структурних підрозділів, так і з залученням підрядних організацій. Виконано робіт на об'єктах капітального будівництва на суму 7 925,4 млн грн.

Придбано та виготовлено:

- 50 пасажирських вагонів на суму 926,9 млн грн виробництва ПАТ «Крюківський вагонобудівний завод»;
- 50 напіввагонів вітчизняного виробництва;
- 65 фітингових платформ на суму 52,1 млн грн;
- власними силами на вагоноремонтних заводах ПАТ «Укрзалізниця» виготовлено 2 604 напіввагони та 2 обкатишовози на загальну суму 2 378,9 млн грн.

Модернізовано рухомого складу на суму 2 171,4 млн грн, з нього:

- тягового (пасажирського та вантажного) на афілійованих підприємствах Товариства на суму 778,2 млн грн, або 58 одиниць локомотивів та 52 секції моторвагонного рухомого складу;
- вантажних вагонів на вагоноремонтних заводах ПАТ «Укрзалізниця» на суму 787,3 млн грн, або 7 981 одиниця;
- пасажирських вагонів на суму 572,8 млн грн, або 52 одиниці;
- колійного рухомого складу та іншого рухомого складу на 33,1 млн грн.

Виконано робіт на об'єктах капітального будівництва на суму 2 405,3 млн грн, зокрема:

- на будівництві Бескидського тунелю – 675,8 млн грн (з них 538,9 млн грн за рахунок залучених коштів МФО);
- з реконструкції 141,7 км колії, переїздів, стрілочних переводів, штучних споруд та земельного полотна, заміни стрілок новими на загальну суму 1 091,2 млн грн, що становить 10 % від загального плану капітальних інвестицій;
- з будівництва другої колії на перегоні Розівка-Зачатівська (17,1 км) на загальну суму 74,2 млн грн;
- з технічного переоснащення системи електричної централізації ст. Нижньодніпровськ-Вузол з релейно-процесорною централізацією стрілок та сигналів на суму 38,7 млн грн;
- з реконструкції ліній зв'язку на дільниці електрифікації Ковель–Ізов-Держкордон на суму 46,3 млн грн;
- з реконструкції моста через р. Апшиця на 129 км дільниці Королево–Солотвино на суму 17,6 млн грн;

■ з обладнання колій пунктів формування та обороту пасажирських поїздів колонами зовнішнього електричного живлення для систем кондиціювання повітря та електропостачання на суму 7,4 млн грн для забезпечення комфортного проїзду пасажирів.

Капітальні інвестиції за напрямами

Напрям капітальних інвестицій	2016 рік факт	2017 план	2017 факт	2017 виконання до плану	виконання до 2016 р.
		млн грн		%	% або р.
Капітальне будівництво, зокрема	2 977,9	4 163,5	2 405,3	57,8	80,8
Реконструкція колії	210,5 км	188,4 км	141,7 км	75,2	67,3
	1253,6	1293,9	844,0	65,2	67,3
Придбання основних засобів, зокрема	1 338,8	4 568,0	3 891,0	85,2	в 2,9 р.
Рухомий склад	1 118,0	3 730,3	3 357,9	90	в 3 р.
Інші основні засоби	220,8	837,7	533,1	63,6	в 2,4 р.
Придбання необоротних матеріальних активів	210,2	406,2	262,0	64,5	124,6
Придбання нематеріальних активів	17,6	124,5	69,7	56	в 4 р.
Модернізація, модифікація основних засобів, зокрема	2 341,3	4 163,7	2 461,5	59,1	105,1
Модернізація рухомого складу	2 071,6	3 493,8	2 171,4	62,2	104,8
Модернізація інших основних засобів	347,1	669,9	290,1	43,3	83,6
Капітальний ремонт, зокрема		2 574,1	1 814,6	70,5	
Капітальний ремонт рухомого складу		1 240,3	651,5	52,5	
Капітальний ремонт будівель та споруд		1 230,2	1 079,3	87,7	
Капітальний ремонт інших основних засобів		103,6	83,8	80,9	
Усього	6 885,8	16 000,0	10 904,1	68,2	158

Пріоритетні інвестиційні напрями, які планує реалізувати ПАТ «Укрзалізниця» у середньостроковій перспективі:

■ покращення управління вокзальними комплексами: перетворення залізничних вокзалів на сучасні транспортні хаби, що має сприяти розвитку бізнесу із забезпеченням покращення якості обслуговування пасажирів;

■ розвиток термінальних комплексів: будівництво перевантажувальних терміналів для залучення транзитних потоків, що слугуватиме підґрунтям для подальшого розвитку найбільш прибуткового сегменту залізничних перевезень та формуватиме довгострокове міжнародне партнерство з найбільшими залізничними компаніями;

У рамках візиту до США проведено зустрічі з представниками Fairbanks Morse Engine, Cargill, General Electric Transportation, CSIS, які висловили зацікавленість в реалізації інфраструктурних проектів України. Організовано співпрацю з провідними міжнародними інвесторами щодо будівництва рухомого складу. За підтримки Міністерства інфраструктури підписано договір між ПАТ «Укрзалізниця» та компанією General Electric, яка для локалізації виробництва локомотивів в Україні визначить виробничу базу серед українських підприємств. Оновлення тягового рухомого складу стимулюватиме розвиток економічного потенціалу держави.

- здійснення заходів із подальшої реконструкції колій;
- оновлення парку вантажних піввагонів;
- оновлення парку пасажирських вагонів;
- оновлення парку тягового рухомого складу;
- розвиток інфраструктури ПАТ «Укрзалізниця» в рамках східного партнерства, а саме:

  - електрифікація напрямку Ковель – Ізов – Держкордон з метою підвищення економічної ефективності перевезень за рахунок переходу від тепловозної тяги до електротяги на зазначеному напрямку. Орієнтовна вартість будівництва 63,2 млн євро, здійснюється розробка проектно-кошторисної документації, період реалізації проекту 2017-2018 рр., період окупності проекту 6 років;

  - електрифікація напрямку Коростень – Овруч – Держкордон. Орієнтовна вартість робіт 69,2 млн євро, здійснюється розробка проектно-кошторисної документації, період реалізації інвестиційного проекту 2 роки, період окупності 8 років;

  - електрифікація дільниці Львів – Ходорів – Івано - Франківськ. Орієнтовна вартість проекту 93,2 млн євро, період реалізації інвестиційного проекту 3 роки, період окупності 7 років;

  - електрифікація дільниці Житомир – Новоград - Волинський. Орієнтовна вартість проекту 35,6 млн євро, період реалізації інвестиційного проекту 3 роки, період окупності 12 років;

  - забезпечення пропуску поїздів Польської залізниці на напрямку Львів - Рава-Руська - Державний кордон довжиною 42 км, передбачено проведення робіт вартістю 33 млн євро;

  - реконструкція напрямку Мукачево - Державний кордон довжиною 47 км, орієнтовна вартість робіт 5,1 млн євро;

  - забезпечення пропуску поїздів Польської залізниці на напрямку Хирів – Старжава - Державний кордон довжиною 33 км, передбачено проведення робіт вартістю 3,7 млн євро;

- електрифікація напрямку Потоки – Золотнишине довжиною 12 км з метою підвищення економічної ефективності перевезень за рахунок переходу від тепловозної тяги до електротяги на зазначеному напрямку;
- збільшення пропускної спроможності напрямку Запоріжжя – Комиш-Зоря– Волноваха – Маріуполь шляхом впровадження заходів зі збільшення пропускної спроможності напрямку протягом 2017-2020 рр.;
- впровадження пасажирського сполучення Мукачеве – Чоп – Захонь (Угорщина)/Чиєрна-над-Тісоу (Словаччина). Орієнтовна вартість проекту – 6,4 млн євро. Потенційно може бути реалізовано за рахунок кредитних коштів ЄІБ;
- залучення приватних інвестицій, провідних технологій та управлінського досвіду приватного сектору на інфраструктурних об'єктах на умовах державно-приватного партнерства, що дозволить отримати необмежений доступ до інвестиційних ресурсів без зростання обсягів наявного боргового навантаження ПАТ «Укрзалізниця» та вирішувати завдання із досягнення стратегічних цілей розвитку ПАТ «Укрзалізниця».

Частина інвестиційних проектів у галузі залізничних перевезень здійснюється ПАТ «Укрзалізниця» із залученням міжнародних партнерів. Це дозволяє отримати не лише фінансування, але і науково-технічну допомогу, а також сприяє впровадженню сучасного міжнародного досвіду у Компанії.

ПАТ «Укрзалізниця» співпрацює з наступними ключовими міжнародними партнерами:
- Європейський банк реконструкції та розвитку;
- Європейський інвестиційний банк;
- General Electric Company.

Впровадження інвестиційних проектів за участі міжнародних фінансових організацій та партнерів сприяє вирішенню короткострокових та середньострокових завдань ПАТ «Укрзалізниця», забезпеченню розвитку Компанії, підвищенню рівня надання якісних і доступних транспортних та логістичних послуг.

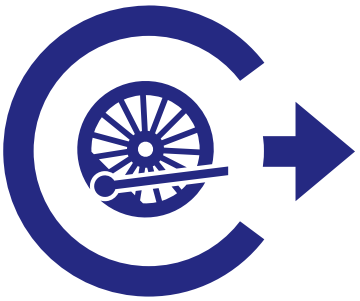
Протягом 2017 року активна робота проводилась в напрямах наступних найбільш масштабних інвестиційних проектів:

На етапі підготовки:
- **реконструкція з електрифікацією напрямку Долинська – Миколаїв – Колосівка;**
- **закупівля нових вантажних піввагонів загального призначення;**
- **закупівля нового рухомого складу для регіональних та приміських залізничних перевезень;**
- **модернізація залізничної колії 1 435 мм на дільниці Ковель – Ягодин – Держкордон з подальшою електрифікацією.**

На етапі впровадження:
- **інвестиційний проект з оновлення тягового рухомого складу в партнерстві з General Electric Company;**
- **інвестиційний комплексний проект «Впровадження швидкісного руху пасажирських поїздів на залізницях України», який складається із інвестиційних проектів із закупівлі колійної техніки та будівництва Бескидського залізничного тунелю.**

Ключові інвестиційні проекти

ВПРОВАДЖЕННЯ ШВИДКІСНОГО РУХУ ПАСАЖИРСЬКИХ ПОЇЗДІВ НА ЗАЛІЗНИЦЯХ УКРАЇНИ



ЗАКУПІВЛЯ КОЛІЙНОЇ ТЕХНІКИ

Період впровадження: 2004–2009 рр.

Задачі проекту: утримання та ремонт колійної інфраструктури, яке потребує застосування відповідних колійних машин для впровадження швидкісного руху поїздів.

Об'єкти/Події, що відбувались в рамках впровадження проекту: закуплено нову колійну техніку. З використанням колійної техніки було проведено ремонтно-колійні та будівельно-монтажні роботи на напрямках впровадження швидкісного руху пасажирських поїздів Львів-Київ, Київ-Одеса, Київ-Дніпропетровськ, Київ-Харків, Київ-Полтава-Красноград-Лозова-Донецьк (Костянтинівка), на напрямках відведення вантажного руху від пасажирського.

Обсяг інвестицій: 80 млн дол. США (позика ЄБРР).

Досягнутий ефект: підвищено безпеку руху на зазначених напрямках шляхом забезпечення високої якості ремонту колій, знижено обсяг трудовитрат при проведенні ремонтів.

БУДІВНИЦТВО БЕСКИДСЬКОГО ЗАЛІЗНИЧНОГО ТУНЕЛЮ

Період впровадження: 2007-2018 рр.

Задачі проекту: вирішення проблеми обмеження пропускної здатності залізничних ліній та обсягів залізничних перевезень у напрямку Угорщини та Словаччини шляхом будівництва нового двоколійного тунелю.

Об'єкти/Події, що відбувались в рамках впровадження проекту: у 2017 році підрядником було завершено роботи з будівництва двоколійного тунелю. У 2018 році підрозділи ПАТ «Укрзалізниця» проводять роботи завершального етапу з облаштування тунелю та інфраструктури.

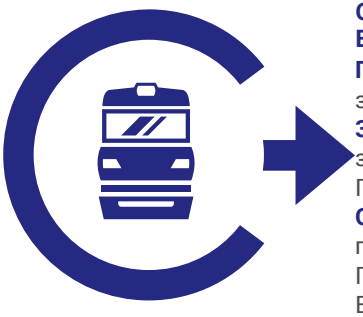
Обсяг інвестицій:

Загальна вартість будівництва 163 млн євро, зокрема:

- 40 млн дол. США (позика ЄБРР);
- 55 млн євро (позика ЄІБ);
- 68 млн євро (кошти ПАТ «Укрзалізниця»).

Очікуваний ефект від реалізації проекту: збільшення пропускної здатності залізничної лінії на 40 %.

Додаткова важлива інформація по проекту: термін окупності проекту 8 років.



ОНОВЛЕННЯ ТЯГОВОГО РУХОМОГО СКЛАДУ В ПАРТНЕРСТВІ З GENERAL ELECTRIC COMPANY

Період впровадження: 2018-2034 рр. (в 2016 році розпочато підготовку проекту до реалізації).

Задачі проекту: вирішення проблеми оновлення та модернізації парку вантажних дизельних локомотивів.

Планується отримати 225 нових локомотивів та модернізувати 75 дизельних локомотивів.

Об'єкти/Події, що відбувались в рамках впровадження проекту: підписано меморандум про співпрацю, рамкову угоду, договір купівлі-продажу між ПАТ «Укрзалізниця» та GE.

Планується впровадження проекту наступними етапами:

Етап 1:

- закупівля та виробництво 30 нових локомотивів;
- модернізація 75 старих локомотивів;
- обслуговування 30 нових та 75 модернізованих локомотивів.

Етап 2:

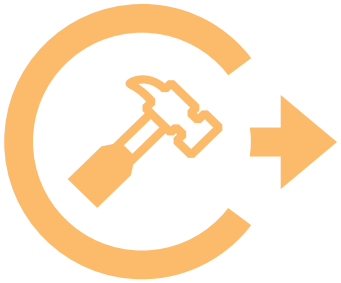
- виробництво 195 нових локомотивів;
- поширення угоди про обслуговування локомотивів на 195 нових локомотивів.

Обсяг інвестицій: загальний обсяг проекту 1 млрд дол. США. На першому етапі планується спрямувати 140,4 млн дол. США на отримання 30 тепловозів за договором фінансового лізингу з АТ «Укрексімбанк».

Очікуваний ефект від реалізації проекту: підвищення обсягів вантажних залізничних перевезень, ефективний та екологічний процес перевезення (20 % економія дизельного палива).

Серед пріоритетних завдань 2018 року – завершення впровадження ключових інвестиційних проектів, за якими проводилась активна робота у 2017 році та підготовка і впровадження нових інвестиційних проектів на середньострокову та довгострокову перспективу.

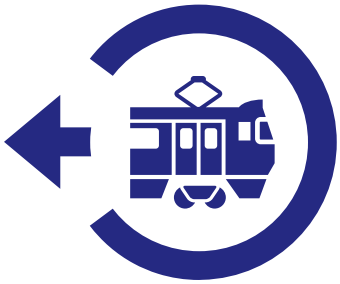
Пріоритетні проекти, які потребують залучення коштів міжнародних фінансових організацій та перебувають у стадії підготовки:



РЕКОНСТРУКЦІЯ З ЕЛЕКТРИФІКАЦІЄЮ НАПРЯМКУ ДОЛИНСЬКА–МИКОЛАЇВ – КОЛОСІВКА

Задачі проекту: збільшення пропускної здатності та обсягів перевезень в напрямку портів чорноморського басейну шляхом електрифікації напрямку, модернізації колії та систем сигналізації і телекомунікацій.
Обсяг інвестицій: вартість проекту 300 млн євро, серед них 150 млн євро позика ЄБРР, 150 млн євро позика ЄІБ.
Очікуваний ефект від реалізації проекту: збільшення дільничної швидкості руху вантажів поїздів на 20-25 %, економія дизельного палива, поліпшення екологічної ситуації, зменшення викидів.

ЗАКУПІВЛЯ НОВИХ ВАНТАЖНИХ ПІВВАГОНІВ ЗАГАЛЬНОГО ПРИЗНАЧЕННЯ ДЛЯ ПАТ «УКРЗАЛІЗНИЦЯ»

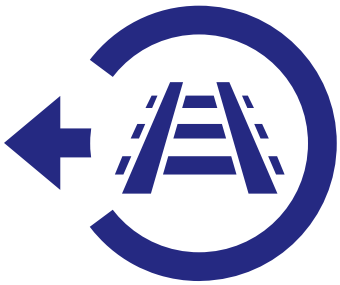


Задачі проекту: планомірне оновлення парку вантажних піввагонів як пріоритетного напряму діяльності ПАТ «Укрзалізниця» (знос вантажних піввагонів складає понад 85 %).
Обсяг інвестицій: вартість проекту 256,7 млн дол. США, серед них 150 млн дол. США позика ЄБРР, 106,7 млн дол. США кошти ПАТ «Укрзалізниця».
Очікуваний ефект від реалізації проекту: планується придбати понад 6 500 піввагонів; оновлення парку вантажних піввагонів, часткове вирішення проблеми дефіциту піввагонів, яке матиме позитивний вплив на економіку України; покращення показників продуктивності рухомого складу; підвищення рівня безпеки руху поїздів; сприяння підвищенню макроекономічних і соціальних показників розвитку сумісних галузей економіки.

ПРИМІСЬКІ ЗАЛІЗНИЧНІ ПЕРЕВЕЗЕННЯ

Задачі проекту: визначення пріоритетних напрямків руху приміського залізничного транспорту. Закупівля нового рухомого складу. Впровадження нової моделі організації приміських залізничних перевезень для досягнення їх беззбитковості за рахунок компенсації з місцевих бюджетів.
Обсяг інвестицій: 100 млн євро (позика ЄІБ).
Очікуваний ефект від реалізації проекту: покращення комфортності перевезення пасажирів у приміському сполученні.

МОДЕРНІЗАЦІЯ ЗАЛІЗНИЧНОЇ КОЛІЇ 1435 ММ НА ДІЛЬНИЦІ КОВЕЛЬ – ЯГОДИН – ДЕРЖКОРДОН ДОВЖИНОЮ 94 КМ З ПОДАЛЬШОЮ ЕЛЕКТРИФІКАЦІЄЮ



Задачі проекту: удосконалення наявної інфраструктури залізниці на дільниці Ковель – Ягодин – Держкордон та її електрифікації. Підвищення економічної ефективності перевезень за рахунок переходу від тепловозної тяги до електротяги.
Обсяг інвестицій: орієнтовна вартість проекту – 50 млн євро (позика ЄІБ).
Очікуваний ефект від реалізації проекту: зростання обсягів вантажних перевезень, забезпечення безпересадкового пасажирського сполучення між Україною та державами Європейського Союзу, переведення на більш дешеві види палива вантажних, пасажирських та приміських перевезень, і, відповідно, економія паливно-енергетичних ресурсів та експлуатаційних витрат.

Міжнародне співробітництво

Залізничний транспорт України є одним з основних чинників динамічного розвитку економіки країни, з огляду на свою особливість він ніколи не замикався в рамках однієї держави. Тісний взаємозв'язок залізниць Європи склався історично і в сучасних умовах стає усе більш динамічним як у сфері технологічних процесів, так і економічної лібералізації, у розширенні горизонтів управління на основі нових засобів комунікацій. Залізниці України вибудовують власну стратегію розвитку в XXI столітті та прагнуть стати надійною ланкою в міжнародній транспортній системі. Міжнародні проекти Товариства відкривають Україну для світу, а світ для України.

Серед міжнародних перевезень транзитні перевезення – найбільш вигідний вид транспортної діяльності.

У зв'язку з цим для залізниць України залучення додаткових обсягів саме транзитних вантажів є одним з першочергових заходів.

Британський інститут проблем транспорту «Рендел» надав Україні найвищий коефіцієнт транзиту у Європі, тому що наша країна не тільки створює, але й забезпечує сприятливі умови для збільшення обсягів транзитних перевезень.

Міжнародне співробітництво ПАТ «Укрзалізниця» у галузі залізничного транспорту базується на двосторонніх та багатосторонніх міжурядових угодах, угодах про співпрацю у сфері залізничного транспорту, двосторонніх партнерських угодах, нормативних документах міжнародних транспортних організацій, учасницею яких є Україна або ПАТ «Укрзалізниця», міжнародних програмах та проектах, меморандумах та комерційних контрактах.

Напрями міжнародного співробітництва:

- підвищення рівня транзитного потенціалу (створення умов для вільного руху вантажів, відповідності національної законодавчої бази міжнародним нормам, розбудови транспортних коридорів);
- участь у заходах законодавчого, технічного та інформаційного характеру для забезпечення безперешкодного перевезення вантажів через кордон;
- спрощення контролю вантажів на кордонах;
- розвиток міжнародної логістики;
- активізація участі в міжнародних організаціях, об'єднаннях, координаційних органах з залізничного транспорту;
- інтеграція мережі залізниць України у загальноєвропейську транспортну систему.

З огляду на те, що Україна активно включається у світові суспільно-економічні процеси, зокрема приєдналася до Світової організації торгівлі, стратегічною ціллю визначено одержання асоційованого членства в Європейському Союзі, залізничний транспорт як інфраструктурна галузь повинен розвиватися випереджальними темпами, сприяти швидкому економічному й соціальному розвитку країни.

У галузі транзиту інтеграція до ЄС вимагає створення умов для вільного руху вантажів, відповідності національної законодавчої бази міжнародним нормам, розбудови транспортних коридорів.

Інфраструктура майже всіх коридорів може забезпечити пропуск значно більших вантажопотоків. Адже загальна довжина української мережі транспортних коридорів складає 3 162 км (розгорнута – 6 080 км). До її складу входять, головним чином, двоколійні (92,3 %), електрифіковані (95,6 %), обладнані автоблокуванням (90 %) магістралі з високою пропускною та провізною спроможністю.

Додатком XXXII до Угоди про асоціацію між Україною та Європейським Союзом, що була підписана у 2014 році та набула чинності у повному обсязі з 1 вересня 2017 року, передбачено заходи щодо імплементації у законодавство України положень 12 актів права ЄС (директив, регламентів) у сфері залізничного транспорту.

Згідно з Угодою кінцевим терміном імплементації вищезазначених документів є 2022 рік. У 2017 році ПАТ «Укрзалізниця» проведено низку відповідних заходів на шляху до євроінтеграції залізничного транспорту України.

Основною умовою забезпечення імплементації 6 директив та 4 регламентів ЄС у сфері залізничного транспорту стане набуття чинності новою редакцією Закону «Про залізничний транспорт України». Проект даного Закону України було внесено до Верховної Ради (реєстраційний номер 7316 від 17.11.2017) народними депутатами Остапчуком В. М., Бурбаком М. Ю., Корчиком В. А. та іншими. Листом ПАТ «Укрзалізниця» від 04.12.2017 № Ц/2-23/4757 – 17 до Верховної Ради України надано зауваження та пропозиції до вищезазначеного законопроекту.

Постійно відбувались консультації з європейськими експертами в рамках проектів ЄС: Twinning «Надання інституційної підтримки Міністерству інфраструктури України з питань підвищення ефективності роботи та конкурентоспроможності залізничного транспорту України»; Підтримка впровадження Угоди про асоціацію між Україною та ЄС – «Association4U»; Підтримка імплементації Угоди про асоціацію та Національної транспортної стратегії; Семінар міжнародної асоціації «Європейська спільнота залізниць та підприємств інфраструктури».

Для залізниць України транзитні перевезення дають п'яту частину всіх доходів від вантажоперевезень, тоді як у загальних обсягах перевезень залізничним транспортом питома вага транзиту не перевищує 8 %.

Через Україну проходить чотири з десяти Пан'європейських транспортних коридорів: № 3, № 5, № 7, № 9. В перевезеннях вантажів серед усіх видів транспорту (крім трубопровідного) залізничний посідає провідне місце і забезпечує понад 80 % від загального вантажообігу.

Ключові транспортні напрямки України

КРАЇНИ СНД
КРАЇНИ СНД
СЕРЕДНЯ АЗІЯ,
КИТАЙ,
ДАЛЕКИЙ СХІД
БЛИЗЬКИЙ СХІД,
ЗАКАВКАЗЗЯ,
ЦЕНТРАЛЬНА АЗІЯ

З огляду на те, що кордон між сусідніми з Україною східно-європейськими країнами став кордоном між Європейським Союзом (ЄС) та країнами СНД, Товариством вживаються необхідні заходи законодавчого, технічного та інформаційного характеру для забезпечення безперешкодного перевезення вантажів через кордон.

Приєднання України до міжнародних конвенцій в галузі залізничного транспорту створює передумови для спрощення контролю вантажів на кордонах, що в свою чергу позитивно впливає на роботу українських залізниць і дозволяє вийти на якісніший рівень спільної роботи, зокрема із залізницями країн Європи та Азії.

На сьогоднішній день Україна вже приєдналася до низки Міжнародних конвенцій, серед них і до Конвенції з міжнародних залізничних перевезень (КОТІФ) від 9 травня 1980 року. Внаслідок спільної роботи фахівців залізниць за підтримки ЄС та міжнародних організацій, зокрема ЦІТ (Міжнародного комітету залізничного транспорту), ОСЗ (Організації Співробітництва залізниць), ОТІФ (Міжурядової організації з міжнародних перевезень залізницею) з'явилася накладна, що представляє собою синтез накладних ЦІМ (Єдині правила до договору про міжнародне залізничне перевезення вантажів) і УМВС (Угода про міжнародне вантажне сполучення). Здійснені перевезення підтверджують, що застосування уніфікованої накладної - спільне майбутнє залізниць Європи і Азії. Адже, крім економії часу і грошей, за умови переходу на єдину накладну виключаються помилки під час оформлення документів, що значно скорочує витрати з перевезення.

Крім того, постійно проводиться робота за участю фахівців ПАТ «Укрзалізниця» з удосконалення правової бази ОСЗ, яка визначає умови і правила міжнародних перевезень, а також робота з ревізії УМВС, що дозволяє наблизити цей документ до вимог і реалій теперішнього часу, врахувати всі зміни, що відбуваються в системі економічних взаємовідносин країн-членів ОСЗ.

З метою покращення ситуації у 2018 році ПАТ «Укрзалізниця» були розроблені та вживаються наступні заходи щодо розвитку транзитного потенціалу України:

- удосконалюється нормативно-правове регулювання міжнародних перевезень вантажів;
- організовано інформаційний обмін із сусідніми залізничними адміністраціями, організовано перевезення порожніх вагонів за безпаперовою технологією;
- проводяться заходи щодо можливості використання електронних накладних УМВС, ЦІМ/УМВС, ЦІМ як декларацій та документів контролю доставки вантажів, організовано курсування контейнерних поїздів та роботу з їх інформаційної підтримки (наразі транзитом територією України курсує понад 10 контейнерних поїздів);
- усім експедиторам встановлено однакові прозорі тарифні умови, проводяться наради з морськими торговельними портами, експедиторськими організаціями, вантажовласниками стосовно вирішення проблемних питань щодо організації транзитних перевезень та узгодження оптимальних логістичних схем з операторами рухомого складу;
- на Тарифній раді Мінінфраструктури та Тарифній комісії ПАТ «Укрзалізниця» постійно розглядаються звернення вантажовласників, експедиторських організацій, залізничних адміністрацій, портів щодо встановлення пільгових тарифів на перевезення транзитних вантажів, введено в дію пільгові тарифи на контейнерні перевезення;
- знижено ставки додаткових зборів тарифної політики за перевантаження транзитних вантажів, надано повноваження ПАТ «Укрзалізниця» встановлювати пільгові тарифи зі знижкою до 50 % від тарифів, встановлених тарифною політикою та інше.

Менеджмент Товариства усвідомлює важливість розвитку міжнародної логістики для Компанії та для України в цілому. Саме тому в цьому напрямку ПАТ «Укрза-

лізниця» рухається двома шляхами: традиційним, тобто бере участь у міжнародних транспортних організаціях, а також розвиває додаткові інструменти, які дозволять створити переваги на ринку міжнародних перевезень.

Товариство вступило до ОЮО (Об'єднання юридичних осіб) ТМТМ (Транскаспійського міжнародного транспортного маршруту). Компанія стає повноправним учасником цього маршруту, який для ПАТ «Укрзалізниця» на сьогодні є основним шляхом з Азії до Європи. Це дозволить проводити скоординовану тарифну політику, на високому рівні представляти Україну на ринку міжнародних транспортних послуг і пропонувати клієнтам зручні й конкурентні маршрути доставки вантажів.

Одним з пріоритетів роботи Товариства в міжнародних організаціях є інтеграція мережі залізниць України у загальноєвропейську транспортну систему.

Для максимального використання транзитного потенціалу та вдосконалення пасажирських і вантажних перевезень у міжнародному сполученні ПАТ «Укрзалізниця» бере активну участь у роботі міжнародних організацій залізничного транспорту.

ПАТ «Укрзалізниця» розглядає можливість створення термінальних комплексів. Одне з найперших таких перспективних місць – залізничний вузол у Ковелі, який розташовано за 65 км від кордону з Польщею. Це один із найпотужніших залізничних вузлів Західної України, унікальною перевагою якого є так звана вузька залізнична колія, що пов'язує Україну з Євросоюзом. Там є всі передумови для створення потужного логістичного центру. Про це ж свідчить і великий інтерес інвесторів до проекту.

ПАТ «Укрзалізниця» є одним із ключових учасників транспортного коридору Південь-Захід, що з'єднує Європу з Іраном через Чорне море.

Перелік міжнародних організацій та заходів, в роботі яких беруть участь фахівці ПАТ «Укрзалізниця»:

- Рада із залізничного транспорту держав-учасниць Співдружності (ЦСЗТ, м. Москва, Російська Федерація).
- Організація співробітництва залізниць (ОСЗ, м. Варшава, Польща) - Organization for the Collaboration of Railways (OSShD). Постійно працюють п'ять комісій, дві постійні робочі групи, одна тимчасова робоча група.
- Міжурядова організація з міжнародних перевезень залізницею (ОТІФ, м. Берн, Швейцарія) - Intergovernmental Organisation for International Carriage by Rail (OTIF).
- Міжнародний комітет залізничного транспорту (ЦІТ, м. Берн, Швейцарія) - Comite international des transports ferroviaires (CIT).
- Міжнародний союз залізниць (МСЗ, м. Париж, Франція) - Union Internationale des Chemins de fer (UIC).
- Комітет з внутрішнього транспорту Європейської економічної комісії ООН (КВТ ЄЕК ООН, м. Женева, Швейцарія). Фахівці ПАТ «Укрзалізниця» працюють в Робочій групі SC2 та WP30 із залізничного транспорту. Спеціалісти Товариства беруть участь у засіданнях у складі делегації Міністерства інфраструктури України.
- Форум залізниць Європи (ФТЄ, м. Берн, Швейцарія) - Forum train Europe (FTE). Щорічно проводиться Генеральна асамблея, фахівці ПАТ «Укрзалізниця» беруть участь у роботі комісії з пасажирських перевезень.
- Співтовариство Європейських залізничних компаній та компаній з інфраструктури (CER - the Community of European Railways, м. Брюссель, Королівство Бельгія). Засідання Генеральної Асамблеї відбуваються двічі на рік.
- Координаційний комітет маршруту Південь-Захід. Засідання Координаційного комітету відбуваються не рідше двох разів на рік.
- Об`єднання юридичних осіб «Міжнародна асоціація «Транскаспійський міжнародний транспортний маршрут» (Асоціація ТМТМ).
- Рада директорів зі спільної експлуатації поромної переправи між портами Варна - Поті/Батумі - Іллічівськ, засідання Ради відбувається двічі на рік.
- Наради з узгодження обсягів та умов перевезень зовнішньоторговельних вантажів між залізницями України, Російської Федерації, Угорщини, Сербії і Чорногорії, Словаччини, Болгарії, Молдови. Проводяться за визначеним графіком.
- Прикордонні конференції (комісії) проводяться один раз на рік.

Розділ 3

СОЦІАЛЬНА ТА ЕКОЛОГІЧНА ВІДПОВІДАЛЬНІСТЬ

9,1
МЛРД ГРН
ВИТРАЧЕНО НА ВИКОНАННЯ ГАЛУЗЕВОЇ УГОДИ

324,2
МЛН ГРН
ВИТРАЧЕНО НА УТРИМАННЯ ОБ'ЄКТІВ СОЦ. ІНФРАСТРУКТУРИ

26,05
МЛРД ГРН
ЗАГАЛЬНИЙ ФОНД ОПЛАТИ ПРАЦІ

552,34
МЛН ГРН
ВИТРАЧЕНО НА ОХОРОНУ ПРАЦІ

434,9
МЛН ГРН
ВИТРАЧЕНО НА ОХОРОНУ ДОВКІЛЛЯ

108,3
МЛН ГРН
ЗЕКОНОМЛЕНО ВНАСЛІДОК ВИКОНАННЯ ПРОГРАМИ ЕНЕРГОЗБЕРЕЖЕННЯ

120
ЕНЕРГЕТИЧНИХ ОБСТЕЖЕНЬ
ПРОВЕДЕНО НА ПІДПРИЄМСТВАХ КОМПАНІЇ

Соціальна політика Товариства

ПАТ «Укрзалізниця» – це один з найбільших вітчизняних роботодавців. Кількість працівників Товариства у 2017 році склала майже 280 тисяч осіб. Ми вдячні нашим працівникам за відповідальну й віддану роботу. Лише спільні зусилля створюють передумови для загального успіху.

Товариство неухильно дотримується Кодексу законів про працю України (КЗпПУ), гарантує соціальну орієнтованість кадрової політики та намагається створювати сприятливі умови для роботи й професійного розвитку своїх працівників.

Ми керуємось:

Конвенцією МОП № 29 про примусову або обов'язкову працю.

Конвенцією МОП № 87 про свободу асоціації і захист права на організацію.

Конвенцією МОП № 98 про застосування принципів права на організацію і ведення колективних переговорів.

Конвенцією МОП № 100 про рівну винагороду чоловіків і жінок за працю рівної цінності.

Конвенцією МОП № 105 про скасування примусової праці.

Конвенцією МОП № 111 про дискримінацію в галузі праці й занять.

Конвенцією МОП № 138 про мінімальний вік прийому на роботу.

Конвенцією МОП № 182 про усунення найгірших форм дитячої праці.

Національним законодавством.

Галузевою угодою та колективними договорами.

Підходи до управління персоналом

Якісне надання послуг щодо перевезення пасажирів і транспортування вантажів потребує високого рівня кваліфікації працівників. До їх компетенції в ПАТ «Укрзалізниця» ставлять найвищі вимоги, постійно вдосконалюючи систему управління персоналом.

Ефективне управління персоналом є фактором економічного успіху. Наразі акцент зроблено на поточному оперативному управлінні та короткотерміновому плануванні. Поступово цей вектор буде зміщено до визначення майбутніх потреб людей і розвитку їх потенціалу. Сьогодні основна увага зосереджена на виробленні політики найму в цілому, сприянні керівникам у підборі, розвитку і вивільненні кадрів. Надалі в центрі уваги перебуватимуть питання моделювання професійної діяльності, активного залучення працівників до планування кар'єри, їх адаптації, навчання на всіх етапах службового зростання.

Основні завдання Товариства у сфері соціальної політики:

- Розробка та впровадження єдиної системи управління кадровим потенціалом Товариства щодо:
  - Систем підбору, прийому, адаптації та стажування працівників Товариства усіх категорій та рівнів, планування їх заміщення.

- Заходів у частині удосконалення системи обліку кадрів, зміцнення трудової дисципліни.

- Систем оцінки результатів роботи працівників Товариства усіх категорій та рівнів за визначеними показниками діяльності та індивідуальними планами розвитку.

- Систем навчання та розвитку керівників вищої ланки управління.

- Систем навчання та розвитку керівників, фахівців та працівників робітничих професій Товариства.

- Планування та ефективного використання коштів, технічних засобів (зокрема техніки) для системи навчання та підготовки працівників Товариства.

- Розробки, впровадження та підтримки єдиної ефективної прозорої системи соціальних відносин для працівників та ветеранів Товариства.

- Реалізації проектів щодо розвитку мотивації персоналу, систем оплати праці та планування чисельності.

- Контролю за дотриманням вимог законів та нормативно-правових актів з питань організації, нормування, оплати, стимулювання праці, режиму праці і відпочинку, оцінки та мотивації персоналу.

- Оптимізація та підвищення ефективності бізнес-процесів Товариства, організація та координація роботи щодо приведення системи бізнес-процесів та структурних підрозділів Компанії у відповідність до міжнародних стандартів якості.

- Визначення функцій, завдань, повноважень структурних підрозділів Товариства, регіональних філій, філій, директорів, керівників структурних підрозділів та інших посадових осіб за винятком органів управління Товариства.

- Взаємодія з професійними спілками на принципах соціального договору.

- Впровадження ефективної системи розвитку та підтримки молодих працівників.

- Реалізація політики забезпечення житлом, поліпшення житлових умов та надання допомоги на його придбання.

- Впровадження єдиної ефективної та прозорої системи нагород, критеріїв та підходів до нагородження та визнання досягнень працівників Товариства.

- Підвищення привабливості Товариства для співробітників і партнерів, впровадження соціально відповідальних підходів до управління персоналом.

- Підвищення позитивного впливу Товариства та ефективності взаємодії з суспільством.

- Побудова внутрішніх і зовнішніх комунікацій з метою створення позитивного соціально відповідального іміджу Товариства.

Наступного звітного періоду триватиме робота над підвищенням ефективності інструментів мотивації. Зокрема буде здійснено кроки щодо розробки та впровадження:

- Положення про преміювання структурних підрозділів Товариства (за досягнення індивідуальних ключових показників ефективності цих підрозділів).

- Системи планування та контролю витрат на фонд оплати праці регіональних філій, філій.

- Заходів для досягнення не менше ніж 10 місця за рівнем заробітної плати для працівників ПАТ «Укрзалізниця» серед галузей України.

Товариство продовжуватиме підвищувати привабливість для співробітників і партнерів, впроваджувати соціально відповідальний підхід до управління персоналом. ПАТ «Укрзалізниця» створює комфортні умови для праці та забезпечує сприятливий соціально-психологічний клімат у своїх підрозділах. Між керівниками й працівниками налагоджуються партнерські відносини. Компанія шукає баланс між інтересами Товариства та співробітників. Залізничників всіляко заохочують: персонал винагороджують за працю відповідно до результатів діяльності ПАТ «Укрзалізниця» чи структурного підрозділу. Професійною спілкою залізничників і транспортних будівельників України утворено професійний недержавний пенсійний фонд «Магістраль».

Колективний договір

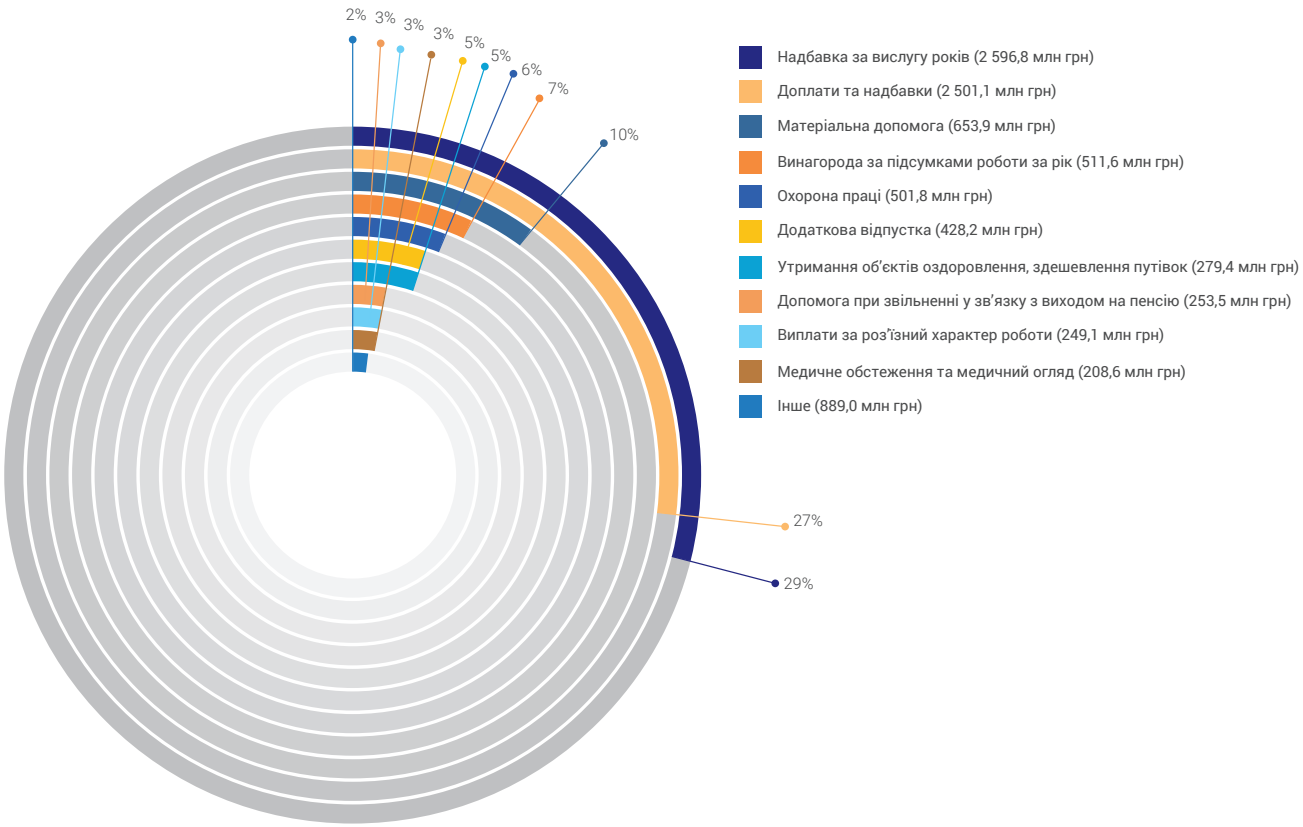
У 2017 році соціальні виплати ПАТ «Укрзалізниця» склали понад 9 млрд грн.

З метою регулювання виробничих, трудових, соціально-економічних відносин і узгодження інтересів працівників та керівництва Товариства укладено Галузеву угоду та колективні договори структурних підрозділів Товариства. Колективними договорами захищені всі працівники ПАТ «Укрзалізниця». Цими документами визначено, що мінімальний період повідомлення щодо істотних змін в діяльності Компанії становить не менше 2 місяців.

Для ПАТ «Укрзалізниця» дуже важливо бути привабливим роботодавцем, якого вибирають висококваліфіковані фахівці.

Товариство вдосконалює систему соціального захисту працівників. До кінця 2018 року на основі чинного законодавства, внаслідок конструктивного діалогу ПАТ «Укрзалізниця» та спільним представницьким органом профспілок (СПО) має бути завершено укладання єдиного колективного договору ПАТ «Укрзалізниця». Документ врегулює на рівні Товариства виробничі, трудові, соціально-економічні та правові відносини, встановить стандарти пільг та компенсацій працівникам та пенсіонерам Товариства. Також передбачено затвердження єдиного стандартизованого підходу до формування колективних договорів рівня регіональних філій та філій. Це дозволить оперативніше здійснювати аналіз виконання положень документа та сформувати один з найкращих соціальних пакетів для працівників в державі, забезпечить соціальну стабільність у трудових колективах.

У 2017 році на виконання норм Галузевої угоди витрачено 9,1 млрд грн



Соціальна інфраструктура

У структурі ПАТ «Укрзалізниця» є великий блок закладів соціальної інфраструктури, що надають послуги, які входять до соціального пакету працівників Товариства. До його складу входять: заклади з охорони здоров'я, центри професійного розвитку, пансіонати, санаторії, профілакторії, дитячі оздоровчі табори, дитячі залізниці, фізкультурно-спортивні клуби, рекреаційні об'єкти, житлові фонди та інші об'єкти соціально-культурного призначення. За схожими ознаками виділено наступні категорії (групи) об'єктів соціальної інфраструктури ПАТ «Укрзалізниця»: лікувально-оздоровчі, тренувально-спортивні та інші (будинки науки і техніки, будинки культури тощо).

Стратегічним завданням ПАТ «Укрзалізниця» у соціальному блоці є створення ефективної моделі управління та розвитку об'єктів соціальної інфраструктури, зокрема, через створення філії «Центр управління соціальною інфраструктурою». Це має забезпечити якісну реалізацію соціальної політики Товариства в частині покращення соціального пакету співробітників на основі використання об'єктів соціальної інфраструктури. А це у свою чергу суттєво покращить мотивацію та лояльність співробітників, а також організує функціонування даних об'єктів на ринкових засадах, відповідно, покращить якість непрофільних активів Товариства.

Кількість об'єктів соціальної інфраструктури ПАТ «Укрзалізниця» налічує 112 одиниць, де чисельність персоналу становить

2 137 ОСІБ

дохід
201 532,5
тис. грн

дотація
66 759,5
тис. грн

збиток
100 016,8
тис. грн

301 549,4 ТИС. ГРН

Загальний обсяг витрат на утримання об'єктів соціальної інфраструктури ПАТ «Укрзалізниця» у 2016 році

За 2017 рік загальний обсяг витрат на утримання об'єктів соціальної інфраструктури ПАТ «Укрзалізниця»

324 238,6 ТИС. ГРН

дохід
177 849,5
тис. грн

дотація
34 269,0
тис. грн

збиток
146 389,1
тис. грн

Деякі об'єкти соціальної інфраструктури ПАТ «Укрзалізниця»

Коломийський фізкультурно-спортивний клуб «Локомотив» ім. П. Федоровича

Івано-Франківська обл., м. Коломия, вул. Д. Яворницького, 28

4 347 ТИС. ГРН утримання за 2017 рік

Методичний центр сектору зовнішніх зв'язків «Ужгородська дирекція залізничних перевезень»

Закарпатська обл., Великоберезнянський р-н, с. Кострино, 215

3 406 ТИС. ГРН утримання за 2017 рік

Дитячий лікувально-оздоровчий центр «Сонячний»

м. Харків, Бєлгородське шосе, б/н

1 080 ДІТЕЙ оздоровлено

27 864 ТИС. ГРН утримання за 2017 рік

Фізкультурно-спортивний клуб «Локомотив» ім. Героя України Г. Кірпи

м. Харків, вул. Велика Панасівська, 90/1

41 999 ТИС. ГРН утримання за 2017 рік

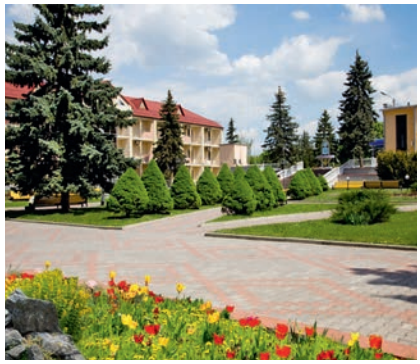
Центральний Будинок науки і техніки Харківської дирекції залізничних перевезень

м. Харків, вул. Велика Панасівська, 83А

9 743 ТИС. ГРН утримання за 2017 рік

«Медичний центр реабілітації залізничників»

Вінницька обл., м. Хмільник, вул. Шевченка, 20



7 012 ОСІБ оздоровлено

23 751 ТИС. ГРН утримання за 2017 рік

Медико-реабілітаційний центр лікарні с. Клубівка

Хмельницька обл., Ізяславський р-н, с. Клубівка, вул. Г.Кірпи, 108А

976 ОСІБ оздоровлено

3 574 ТИС. ГРН утримання за 2017 рік

Санаторій «Світязянка»

Львівська обл., м.Трускавець, вул.Суховоля, 23

1 267 ОСІБ оздоровлено

3 654 ТИС. ГРН утримання за 2017 рік

Будинок науки і техніки Конотопської дирекції залізничних перевезень

Сумська обл., м. Конотоп, вул. Клубна, 2

3 507 ТИС. ГРН утримання за 2017 рік

Криворізький фізкультурно-спортивний клуб «Локомотив»

м. Кривий Ріг, вул. Кириленка, 19

4 355 ТИС. ГРН утримання за 2017 рік

Дитячий оздоровчий табір «Зорька»

Сумська обл., Конотопський р-н, с. Таранське, вул. Лісна, 1

782 ДИТИНИ оздоровлено

9 289 ТИС. ГРН утримання за 2017 рік

Дитячий оздоровчий табір «Дубки»

Вінницька обл., Жмеринський р-н, Сербинівська рада, з/п Дубки

633 ДИТИНИ оздоровлено

5 249 ТИС. ГРН утримання за 2017 рік

Кадрова політика

Втілення реформ у глобальному контексті потребує залучення менеджерів з міжнародним досвідом та бізнес-підходом. Тому в 2017 році було запроваджено відкритий відбір на посади директорів регіональних філій. Таку процедуру ПАТ «Укрзалізниця» планує використовувати й надалі.

Кадрова політика ПАТ «Укрзалізниця» заснована на твердих ділових принципах. Товариство дотримується принципів відкритості й інформованості. Наразі вдосконалюється система моніторингу та зворотного зв'язку з персоналом.

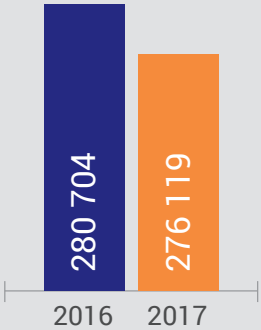
ПАТ «Укрзалізниця» постійно забезпечує доступ широких мас до актуальних вакансій. Відповідну інформацію розміщено на офіційному сайті ПАТ «Укрзалізниця» (www.uz.gov.ua) у розділі «Робота на залізниці». Таким чином, усі охочі у вільному доступі можуть ознайомитися з вимогами до претендентів.

ПАТ «Укрзалізниця» розвиває власні ресурси для успішного розвитку та впроваджує ефективні напрями кадрової політики. Керівництво Товариства формує команду фахівців, здатних успішно вирішувати виробничі та управлінські завдання. Розвиваючи та зберігаючи власний інтелектуальний капітал, ПАТ «Укрзалізниця» водночас працює над запровадженням сучасних систем пошуку та відбору персоналу. Також триває оптимізація функціональної та організаційної структур підрозділів, раціоналізація чисельності персоналу. В умовах формування глобального інноваційного суспільства впроваджується система оцінки та розвитку компетентності. Саме на цей аспект у першу чергу зважає керівництво, розкриваючи потенціал працівника.

Товариство приділяє особливу увагу розробці та впровадженню мотиваційних механізмів, щоб підвищити зацікавленість і задоволеність працею. Компанія вивчає та тиражує найефективніший світовий досвід у застосуванні матеріальних і нематеріальних стимулів. Визначено відповідний порядок і періодичність під час застосування різних видів мотивації. Зокрема відбувається розробка та реалізація програм фахового вдосконалення (кадрового резерву, наставництва, розвитку кар'єри, підвищення кваліфікації та перепідготовки працівників). Водночас Товариство розглядає як важливу складову дієвої кадрової політики оптимальне управління витратами на персонал та формування маркетингової діяльності в означеній галузі. Розвиток корпоративної культури ПАТ «Укрзалізниця», традиції залізничників допомагають посилити залученість працівників. Товариство дбає про створення позитивного, привабливого для потенційних працівників іміджу.

Реалізацію кадрової політики здійснюють всі керівники Компанії. Ефективність кадрової політики забезпечують керівники підрозділів кадрової вертикалі. ПАТ «Укрзалізниця» активно пропагує власну кадрову політику серед співробітників і потенційних працівників Товариства. Відповідність принципів і напрямів кадрової політики цілям та Стратегії розвитку Компанії перебуває на контролі у вищого керівництва ПАТ «Укрзалізниця».

Середньооблікова кількість працівників ПАТ «Укрзалізниця» у 2016-2017 роках, осіб



Кількість та склад персоналу

Товариство здійснює істотний економічний вплив на території присутності за рахунок створення значної кількості кваліфікованих робочих місць, забезпечуючи не лише зайнятість населення, але й постійно підвищуючи рівень оплати праці.

Середньооблікова кількість штатних працівників Товариства у 2017 році склала 276,1 тис. осіб, зокрема працівників регіональних філій – 219 119 осіб (80 %), філій – 50 734 особи (18 %) та залежних акціонерних товариств – 6 266 осіб (2 %).

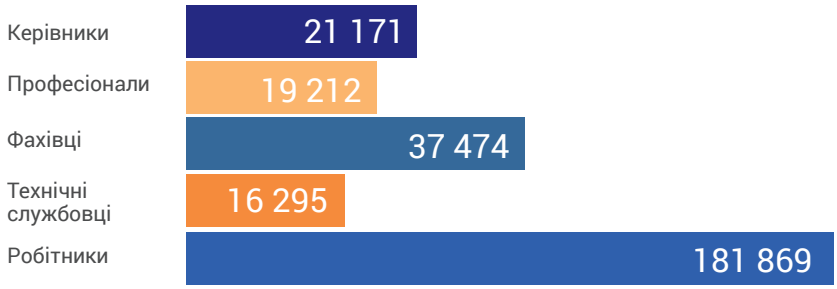
Щодо гендерного складу, то кількість чоловіків за звітний період склала 171 417 осіб, жінок – 108 242 особи (тобто, 38,7 %).

До 2016 року зменшення чисельності склало 4 585 осіб, або 1,6 %, за рахунок плинності кадрів та зменшення чисельності працівників регіональної філії «Донецька залізниця» через АТО на Сході України.

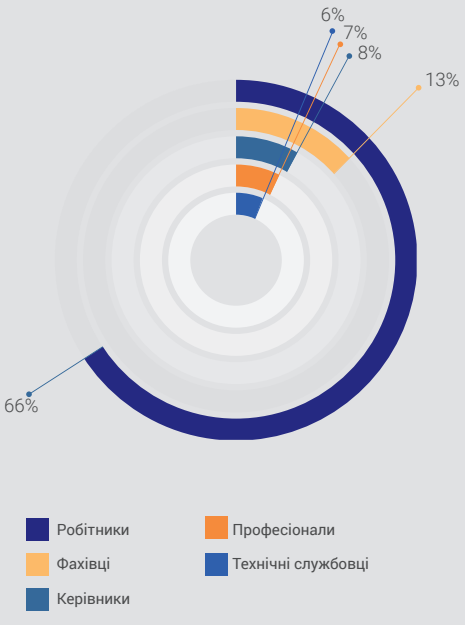
У 2017 році професійно-кваліфікаційна структура персоналу склалась наступним чином: керівників – 8 %, професіоналів, фахівців і технічних службовців – 26 % та робітничого персоналу – 66 %.

Загальний фонд оплати праці в Товаристві у 2017 році склав 26 053,9 млн грн. Порівняно з 2016 роком зростання фонду оплати праці склало 25 %.

Розподіл працівників ПАТ «Укрзалізниця» за категоріями персоналу у 2017 році, осіб



Розподіл працівників ПАТ «Укрзалізниця» за категоріями персоналу у 2017 році, %



Оплата праці

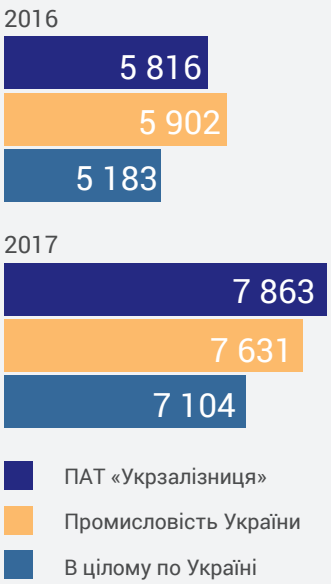
Оплата праці є важливим аспектом взаємодії Товариства й працівників. Намір стати роботодавцем, якого вибирають найкращі фахівці, передбачає, серед іншого, запровадження прозорого та справедливого підходу до оцінки праці і відповідну оплату. Тому ПАТ «Укрзалізниця» працює над запровадженням конкурентної системи винагороди та особистісного розвитку.

З 01.03.2017 відбулось підвищення місячних тарифних ставок та посадових окладів працівників ПАТ «Укрзалізниця» на 25 %.

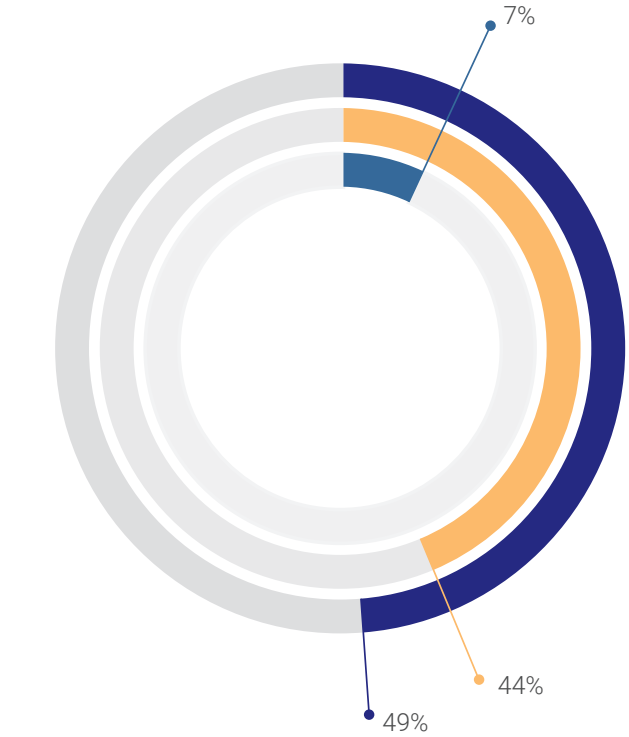
01.12.2017 було запроваджено нову систему оплати праці в Товаристві. Положення про оплату праці працівників ПАТ «Укрзалізниця» спрямоване на забезпечення гідної винагороди (залежно від кваліфікації та важливості професій у технологічному процесі роботи Товариства). Відповідно до рішення правління від 22.12.2017 запровадження зазначеного положення заплановано у кілька етапів. На першому етапі з грудня 2017 року запроваджено оплату праці робітників, робота яких тарифікується. Оплата праці інших робітників, а також професіоналів, фахівців, технічних службовців тощо запроваджується поетапно протягом 1 кварталу 2018 року.

В цілому в 2017 році зростання середньомісячної заробітної плати по Товариству склало 35 % (порівняно з 2016 роком).

Середньомісячна зарплата працівників ПАТ «Укрзалізниця» порівняно з середньомісячною зарплатою у промисловості та в цілому по Україні, 2016-2017 р., грн



Структура середньомісячної заробітної плати працівників ПАТ «Укрзалізниця», 2017 рік, %



Основна заробітна плата (оплата за годинними тарифними ставками та посадовими окладами)

Додаткова заробітна плата (включає щомісячну премію, систему доплат і надбавок, передбачних законодавством та Галузевою угодою)

Інші заохочувальні та компенсаційні виплати

Додатком 1 до чинної Галузевої угоди між Державною адміністрацією залізничного транспорту України та профспілками впроваджено систему оплати праці та визначено перелік та розміри доплат і надбавок до тарифних ставок і посадових окладів, які встановлюються працівникам ПАТ «Укрзалізниця».

До доплат і надбавок належать доплати, що виплачуються регіональними філіями та філіями за вислугу років, суміщення професій, розширення зони обслуговування чи збільшення обсягів роботи, за роботу в важких та шкідливих умовах праці, в нічний і вечірній час, за керівництво бригадою та інші. Також сюди входять надбавки за класність машиністів локомотивів, водіїв автотранспортних засобів, за право управління локомотивом помічникам машиністів, за високі досягнення у праці, виконання особливо важливих робіт за період їх виконання.

Системою оплати праці працівників ПАТ «Укрзалізниця» визначено розмір мінімальної тарифної ставки працівника за найпростішу некваліфіковану роботу у співвідношенні 1,65 до прожиткового мінімуму для працездатних осіб в Україні станом на 01.01.2018. Водночас у системі оплати праці не передбачено розподілу в рівнях оплати праці за статтею працівників, а навпаки, створено рівні умови.

Робота зі скаргами з трудових питань

У 2017 році через різні канали корпоративного механізму розгляду скарг надійшло 80 скарг та звернень від працівників Товариства та зовнішніх зацікавлених сторін. Серед них: 41 звернення громадян, 33 дзвінки на урядову «гарячу лінію», 5 листів через електронну приймальню та 1 запит на публічну інформацію з приводу трудових спорів. Усі 80 скарг було врегульовано.

Програма забезпечення житлом

ПАТ «Укрзалізниця» стимулюватиме молодих фахівців та працівників гостродефіцитних робітничих професій залишатися працювати у залізничній галузі. Для посилення їх соціального захисту буде реалізовано програму забезпечення житлом. Це має стати вагомим фактором для збереження кадрів та залучення молоді до роботи у галузі. Так, на будівництво житла для залізничників на 2017 р. було передбачено понад 100 млн грн, а на 2018-й планують цю суму збільшити удвічі. Відповідну програму вже розроблено на 2018-2021 рр. Протягом цього періоду в будівництво житла інвестуватимуть 1,7 млрд грн.

Товариство докладає всіх зусиль, аби позбутися негативної динаміки в даній сфері. Адже 01.01.2018 на квартирному обліку перебувало 9 012 сімей залізничників, серед них –1 723 сімей, які мають право на першочергове отримання житла і 496 сімей - на позачергове отримання житла. У 2017 році, вперше після тривалої перерви, здано в експлуатацію першу чергу 100-квартирного житлового комплексу по вул. Чехова у м. Синельникове (Дніпропетровської області). Це дало змогу забезпечити новим, сучасним житлом частину працівників Товариства.

Також у 2017 році було розроблено Порядок поселення, користування та виселення з гуртожитків працівників публічного акціонерного товариства «Укрзалізниця».

Товариство нерідко комплектує штат висококваліфікованими фахівцями, яких приймають на роботу з іншої місцевості. Для удосконалення системи соціальної підтримки працівників ПАТ «Укрзалізниця», було вирішено надавати матеріальне відшкодування витрат на подолання складних житлово-побутових умов. У 2017 році розроблено єдиний підхід щодо виплати компенсації працівникам ПАТ «Укрзалізниця» за найм (оренду) житла, відповідно до вимог Колективного договору та нормативно-правових актів. Запровадження цієї практики заплановано на 2018 рік.

Плани на 2018 рік та середньострокову перспективу, спрямовані на впровадження дієвої кадрової політики:

1. Розробити типові нормативні документи для автоматизації пошуку та підбору персоналу у регіональних філіях та філіях Товариства. Вибудувати систему планування добору персоналу.

2. Налагодити співпрацю та проведення заходів усіма філіями із Державною службою зайнятості та підписати меморандум про взаємодію.

3. Створити майданчики у соціальній мережі для фахівців кадрових підрозділів Товариства.

4. Розробити та затвердити положення: про дисциплінарні стягнення, про відпустки, щодо прийому та звільнення керівників Товариства.

5. Створити моделі компетенцій (управлінських та функціональних).

6. Створити систему щорічної оцінки керівників (карти КПЕ, компетенцій, індивідуальні плани розвитку).

7. Готувати професійні стандарти з 3-х профільних професій Товариства, галузевої рамки кваліфікацій спільно з Міністерством освіти та науки України. До роботи залучатимуть представників європейських фондів.

8. Впроваджувати систему дуального навчання в мережі профільних ПТНЗ у Придніпровській та Одеській регіональних філіях.

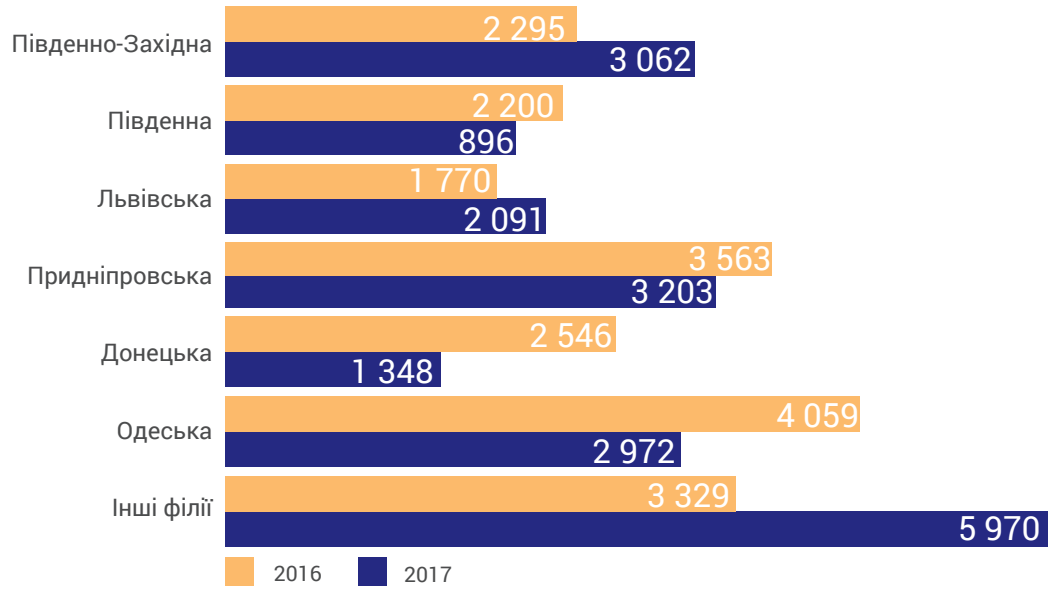
9. Реалізувати програму заходів ПАТ «Укрзалізниця» з житлового будівництва та переобладнання об'єктів під житло. Планується оновлення та затвердження положення про компенсацію оренди житла. Розпочнуть роботу профільні комітети на рівні регіональних філій, філій. Кандидатам надаватимуть компенсацію на оренду житла.

Підготовка, перепідготовка персоналу та рекрутинг

В умовах нестачі кваліфікованої робочої сили головне завдання Товариства – підготувати зміну старшому поколінню кваліфікованих робітників. Основними джерелами пошуку молодих фахівців є професійно-технічні навчальні заклади та коледжі, співпраця з якими є стратегічно важливою для Товариства. Крім того, підготовкою фахівців для потреб Товариства займаються ВНЗ залізничного профілю, з якими також триває активна співпраця. Кандидати на посади масових залізничних професій мають змогу пройти підготовку на виробництві. Розроблено відповідні навчальні програми.

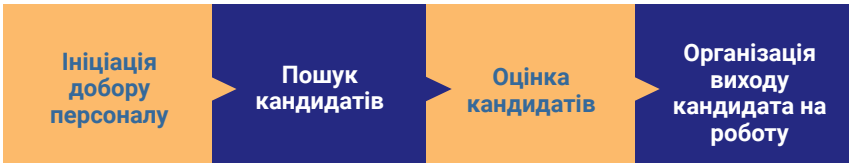
Підвищення якості рекрутменту досягається шляхом оптимального використання традиційних ресурсів, наявних у розпорядженні HR-вертикалі Товариства та індивідуального підходу до кожної вакантної позиції. Головна мета – осучаснити транспортну галузь шляхом залучення до роботи талановитих працівників та дати можливість кожному для самореалізації. Кількісний аналіз з прийому персоналу у 2017 році наведений нижче:

Працевлаштовано до філій ПАТ «Укрзалізниця» за 2016-2017 роки, осіб



Таким чином у 2017 році до філій ПАТ «Укрзалізниця» було влаштовано 20 542 особи (тобто на 4 % більше, ніж у 2016 році).

З метою уніфікації в 2017 році підготовано проект Порядку призначення на посади та звільнення з посад керівних працівників ПАТ «Укрзалізниця». Також розроблено проект Положення про порядок пошуку та підбору персоналу регіональних філій Товариства. У такий спосіб має бути запроваджено єдиний підхід щодо роботи з майбутніми співробітниками Товариства у регіональних філіях.



Що ж до укомплектування кадрами масових професій (з урахуванням дотримання безпеки руху поїздів та охорони праці), то в ПАТ «Укрзалізниця» розпочали вибудовувати систему планування потреби в персоналі та його пошуку в регіональних філіях. Розроблено відповідну Програму укомплектування вакантних посад, в якій передбачено дієві HR-інструменти.

Політику роботи з персоналом ПАТ «Укрзалізниця» засновано на принципах забезпечення Товариства висококваліфікованими фахівцями та робітничими кадрами, піднесенні на якісно новий рівень системи професійного розвитку персоналу (з безперервним навчанням працівників та оволодінням новою компетентністю й новими професіями).

Велика увага приділяється питанню формування потенціалу кваліфікованих робітничих кадрів, кількість яких складає близько 70 % від загальної чисельності працюючих.

Протягом 2017 року підготовано по регіональних філіях і філіях майже 2,2 тис. робітників, що становить виконання 209 % від річного плану на 2017 рік:

- у центрах професійного розвитку персоналу – 218 осіб, що становить виконання 182 % від річного плану на 2017 рік;
- на виробництві – 1,9 тис. робітників, що становить виконання 226 % від річного плану на 2017 рік;
- інших навчальних закладах – 0,1 тис. осіб, що становить виконання 296 % від річного плану на 2017 рік.

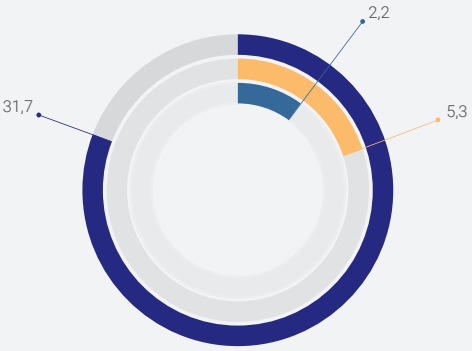
Обсяги перепідготовки склали майже 5,5 тис. робітників, що становить виконання 126 % від річного плану на 2017 рік:

- у центрах професійного розвитку персоналу – 2,9 тис. робітників, що становить виконання 112 % від річного плану на 2017 рік;
- на виробництві – 2,4 тис. робітників, що становить виконання 177 % від річного плану на 2017 рік;
- в інших навчальних закладах – 0,2 тис. робітників, що становить виконання 59 % від річного плану на 2017 рік.

Задоволення потреб сучасного виробництва залежить від розвитку професійної освіти, ефективності та якості підготовки працівників. Головним завданням галузевої освіти є створення відповідних умов для підготовки кваліфікованих працівників, глибоко освічених, творчих, які вміють швидко адаптуватись у нових умовах. У галузі функціонує система власних навчальних закладів, що складається з 10 центрів професійного розвитку персоналу, на базі яких проводиться підготовка, перепідготовка та підвищення кваліфікації за 59 робітничими професіями.

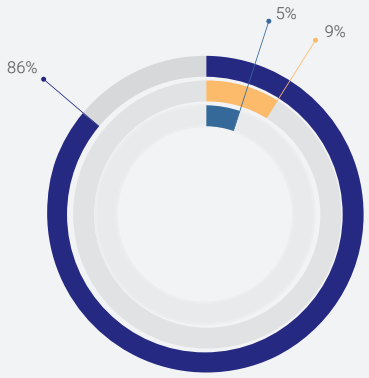
У сучасних умовах найбільш ефективною формою професійного розвитку є підвищення кваліфікації, що сприяє якісному виконанню працівниками

Загальні обсяги підвищення кваліфікації, тис. осіб



- Підвищення кваліфікації
- Перепідготовка
- Підготовка

Підготовка персоналу у 2017 році, %



- На виробництві
- В ЦПРП та ЦПО
- В інших навчальних закладах

405

своїх обов'язків, розширенню меж компетенції, можливості оволодіння новими функціональними обов'язками. Так, у 2017 році підвищили кваліфікацію понад 31 тис. робітників, що становить виконання 147 % від річного плану на 2017 рік:

- у центрах професійного розвитку персоналу – 5,0 тис., що становить виконання 156 % від річного плану на 2017 рік;
- на виробництві – 25,5 тис. робітників, що становить виконання 150 % від річного плану на 2017 рік;
- в інших навчальних закладах – 0,3 тис. робітників, що становить виконання 52 % від річного плану на 2017 рік.

Щороку із загальної кількості робітників, які пройшли професійне навчання, близько 80 % навчалися на виробництві і 16-18 % відповідно – в галузевих професійно-технічних навчальних закладах.

Зокрема, із загальної кількості працівників, які навчалися з відривом від виробництва, понад 80 % пройшли навчання в галузевих центрах професійного розвитку персоналу (ЦПРП) або в центрах післядипломної освіти (ЦПО).

Протягом 2017 року за довгостроковими програмами на базі ВНЗ залізничного транспорту підвищили кваліфікацію 1 079 керівних працівників та фахівців залізниць, без відриву від виробництва на курсах цільового призначення підвищення кваліфікації – 31 тис. керівників і фахівців. У 2018 році заплановане введення та облік додаткового показника: середня кількість годин на одного працівника за рік з розбивкою за статтю і категоріями працівників.

Також у 2017 році пройшли спеціальне навчання з питань перевезення небезпечних вантажів 5,3 тис. працівників галузі, що становить 61 % порівняно з попереднім звітним періодом (у 2016 – 8,7 тис.).

Щорічно на підприємствах залізничного транспорту надаються перші робочі місця молоді: випускникам шкіл, ПТНЗ та вищих навчальних закладів.

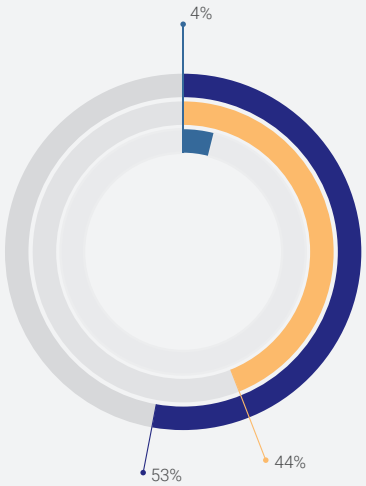
ПАТ «Укрзалізниця» впроваджує інноваційні технології в освітні процеси професійного навчання працівників залізниць, вдосконалює систему підвищення кваліфікації керівних працівників та фахівців галузі та формує безперервність й індивідуалізацію професійного розвитку персоналу. Зокрема на 2018 рік заплановано співпрацю з компанією Deutsche Bahn AG у сфері управління персоналом, організації системи інжинірингу та інноваційного розвитку.

Наскільки ефективним є навчання, в Товаристві перевіряють за допомогою спеціальної системи оцінок.

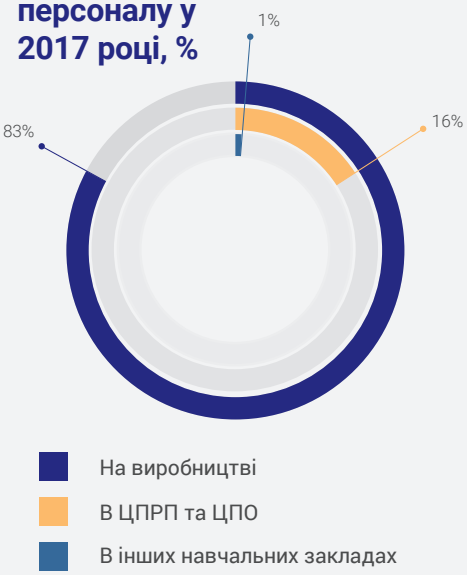
В ПАТ «Укрзалізниця» системою оцінки знань є Система багатопрофільного тестування – це стандартизований комплект завдань щодо певної професії або посади, за допомогою якого визначають рівень володіння, опанування професійними знаннями.

Витрати на послуги з підготовки кадрів за елементом «Інші» за 2017 рік (звітні дані за статтею 48) склали 22 440 тис. грн, з них послуги сторонніми організаціями – 8 329 тис. грн.

Перепідготовка персоналу у 2017 році, %



Підвищення кваліфікації персоналу у 2017 році, %



Система багатопрофільного тестування призначена для перевірки наявних у працівника:

- професійних знань;
- економіко-управлінських знань;
- знань правил технічної експлуатації;
- знань питань з охорони праці;
- знань питань з безпеки руху;
- знань сучасних інформаційних технологій.

У 2017 році не розроблялись заходи з швидкої адаптації нових співробітників. Однак у рамках розбудови послідовної кадрової політики нововведення в цій сфері заплановані на кінець 2017 - початок 2018 рр.

ЛІДЕР ІННОВАЦІЙ

Лідер інновацій – це конкурс інноваційних проектів, започаткований за ініціативи правління ПАТ «Укрзалізниця»

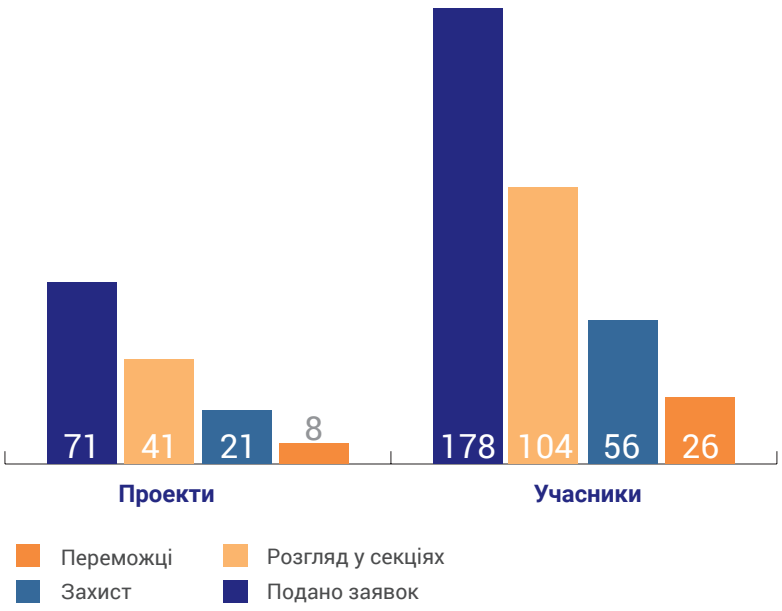
МЕТА: створити соціально-економічні, організаційні і правові умови для ефективного відтворення, розвитку й використання науково-технічного потенціалу Товариства, забезпечити впровадження сучасних технологій та виробництва, заохочення працівників до творчої та результативної роботи, підвищення продуктивності праці.

ТЕРМІН РЕАЛІЗАЦІЇ: 2016–2018 рр.

У 2016 році правління ПАТ «Укрзалізниця» виступило з ініціативою підтримати та надати можливість практично реалізувати ідеї залізничників, які мають бажання дієвою участю сприяти якісному перетворенню Товариства.

01 лютого 2017 року у ПАТ «Укрзалізниця» розпочався конкурс інноваційних проектів «Лідер інновацій» (далі – конкурс). Завданням конкурсу було пошук, розроблення та презентація нових напрямів роботи й перспективних планів Товариства, які направлені на виконання статутних завдань, отримання прибутку, а також досягнення соціального результату. Завдяки творчому підходу, креативності, відданості улюбленій справі, бажанню дієвою участю сприяти якісному перетворенню залізничної галузі протягом 2017 року 178 працівниками ПАТ «Укрзалізниця» було представлено 71 ідею та напрацювання, спрямовані на впровадження сучасних технологій, підвищення продуктивності та якості праці, отримання прибутку галузі в цілому та підвищення добробуту кожного залізничника. Вийшли до фіналу та здобули перемогу 8 бізнес-планів у складі 26 працівників Товариства.

Лідер інновацій



«Світ бачив багато перемог, які народжувалися майже з нічого – з фантазії, цікавості та інтуїції. Радий, що саме ці відчуття спонукали багатьох з вас до участі у конкурсі, відкривати свої таланти, жагу до творчості та змін. Ми оголосили цей конкурс, щоб серед залізничників знайти людей, які зможуть стати драйверами технологічного прогресу нашої Компанії. Перед Компанією стоять завдання щодо всебічного впровадження у виробничі процеси перспективних, інноваційних рішень. Поряд з кращим світовим досвідом маємо дбати про власні розробки та ідеї. Я впевнений, що у результаті цього конкурсу ми знайшли дійсно цінні ідеї, які покращать роботу залізничної галузі», - Євген Козак, директор з управління персоналом та соціальної політики ПАТ «Укрзалізниця».

На 2018 рік заплановано реалізацію проекту із впровадження KPI, в якому результати виконання показників в картах істотно впливатимуть на заохочення працівників. Очікується, що ефективність та продуктивність кожного співробітника підвищиться завдяки концентруванню зусиль на пріоритетних діях, які матимуть максимальний результат. На першому етапі відбудеться формування карт KPI директорів.

Взаємодія із ВНЗ та ПТНЗ

ПАТ «Укрзалізниця» зацікавлене у залученні молодих та обдарованих працівників, щоб сформувати зовнішній кадровий резерв. Товариство співпрацює з профільними вишами. Залізничники регулярно організовують практику для студентів (з можливістю подальшого працевлаштування). Щорічно надаються перші робочі місця молоді – випускникам шкіл, ПТНЗ та вищих навчальних закладів.

Так, у 2017 році до підрозділів ПАТ «Укрзалізниця» працевлаштовано 567 молодих фахівців, що майже на 19 % менше, ніж у 2016 році (у 2016 – 700 осіб). Зазначена тенденція зумовлена, перш за все, ситуацією на ринку праці: зниженням мотивації молоді до оволодіння робітничими професіями, аспектами трудової міграції тощо.

Одним із етапів підготовки молодих фахівців є забезпечення проходження практики студентів ПТНЗ, ВНЗ. Так, щороку в підрозділах залізниць забезпечується проходження всіх видів практики більш ніж 3 тисяч студентів.

Товариство планує розробити Концепцію розвитку молодіжного руху в ПАТ «Укрзалізниця» й створити молодіжне об'єднання залізничників. Мета – підтримати прогресивні ідеї та сприяти ефективному просуванню соціальними ліфтами.

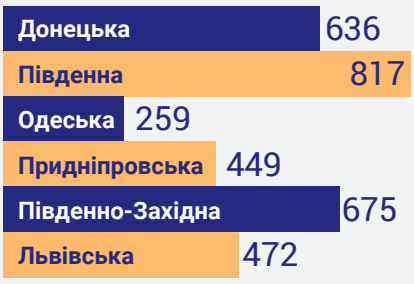
З урахуванням сучасних тенденцій адаптації молоді у 2018 році планується вдосконалювати умови для саморозвитку та самореалізації молоді, соціального становлення та всебічного розвитку особистості. А також створити оптимальні умови для розвитку інтересу в молоді до виробництва, поглибити роботу з її професійної орієнтації. Зокрема заплановані розробка та впровадження системи стажування та наставництва молодих працівників.

Значна увага приділяється питанню підготовки молодого покоління залізничників. Так, профорієнтаційною роботою на 8 дитячих залізницях (більш ніж у 300 гуртках юних залізничників) охоплено понад 5 тис. учнів з різних шкіл.

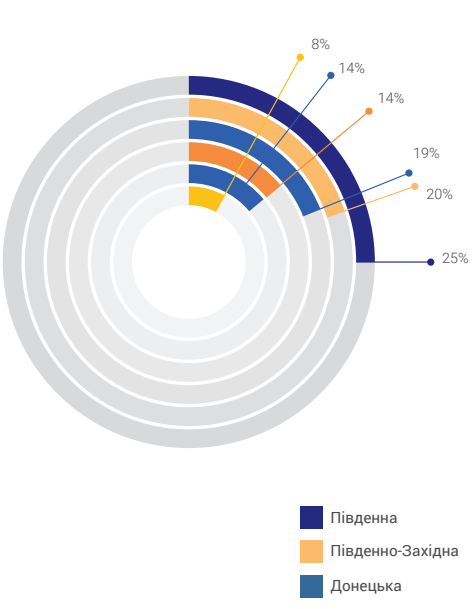
Для молодих працівників, які приходять працювати в Товариство, створено умови для розвитку і посадового зростання. ПАТ «Укрзалізниця» рішуче протистоїть корупції. Можливість службового зростання в галузі базується не на родинних зв'язках або телефонних проханнях, а винятково на підставі фактичних знань, умінь, бажанні спеціаліста працювати більш напружено та брати на себе відповідальність.

Проведення виробничої практики учнів професійно-технічних закладів у 2017 р., осіб

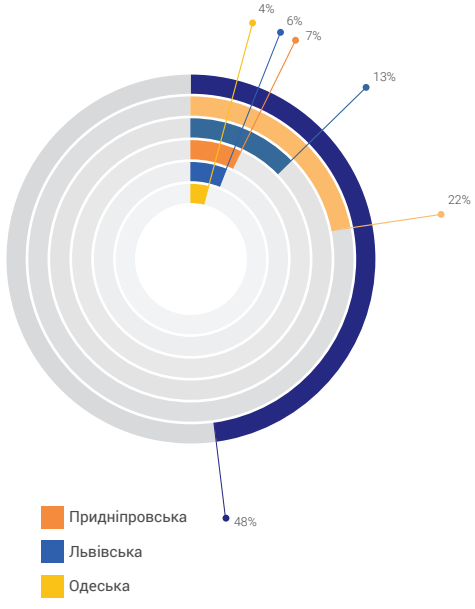
Проведення виробничої практики студентів ВНЗ у 2017 р., осіб



Проведення виробничої практики студентів ВНЗ у 2017 р., кількість осіб у %



Проведення виробничої практики учнів професійно-технічних закладів у 2017 р., кількість осіб у %



Головна мета всієї багатогранної роботи з молоддю – це забезпечити залізничні підприємства сучасними фахівцями, які можуть оперативно реагувати на різні виробничі ситуації, бути мобільними, перспективно та творчо мислити.

Товариство розробляє заходи щодо визначення деяких навчальних закладів як базових (на взаємовигідних засадах). Підприємства галузі братимуть участь у формуванні навчальних груп студентів, забезпечуватимуть їх практикою, надаватимуть робочі місця після завершення навчання й допомагатимуть оновлювати навчальну базу.

Успішне здійснення трансформацій дозволить нам реалізувати місію та стратегічні цілі Товариства, продемонструвати успішну командну роботу в довготривалій перспективі.

ПАТ «Укрзалізниця» зацікавлене в залученні молодих та талановитих фахівців, тому ми співпрацюємо з профільними вишами. Наша мета – сформувати зовнішній кадровий резерв. Також ми докладаємо всіх зусиль, щоб заохочувати та утримувати досвідчених працівників. Наприклад, надаємо надбавки за вислугу років та можливість відпочити у відомчих оздоровницях.

Безпека руху та охорона праці

Безпека руху та охорона праці – один із пріоритетів роботи ПАТ «Укрзалізниця». Товариство як один з найбільших національних перевізників вантажів та пасажирів усвідомлює характер і масштаби впливу своєї діяльності, продукції та послуг і розуміє свою відповідальність за забезпечення безаварійної виробничої діяльності, безпечних умов праці працівників і збереження їх здоров'я. Компанія керується найкращими світовими галузевими практиками в сфері безпеки руху і охорони праці, включаючи питання охорони здоров'я, цілісності залізничної інфраструктури, попередження аварійних ситуацій та реагування на них.

Безпека руху

ПАТ «Укрзалізниця» проводить постійну роботу, спрямовану на убезпечення руху поїздів, збереження життя й здоров'я людей, майна, довкілля та виявлення й оцінку чинників, що впливають на рівень безпеки.

Ми керуємось:

Положенням про Систему управління безпекою руху поїздів у Державній адміністрації залізничного транспорту України, затвердженим наказом Мінінфраструктури від 01.04.2011 № 27, зареєстрованим в Мін'юсті 17.06.2011 за № 729/19467.

Забезпечення безпеки руху є одним з найважливіших якісних показників роботи залізничного транспорту. Організація безпечного руху надає можливість транспорту функціонувати в режимі, що забезпечує виконання поїзної та маневрової роботи й унеможливлює чи мінімізує рівень відхилень від нормального експлуатування, які є потенційною або наявною небезпекою, а також здатність змінювати свої параметри у разі виникнення потенційної загрози для унеможливлення її подальшого розвитку.

Принципи і підходи до безпеки на транспорті:

- забезпечення пріоритетності безпеки руху над господарськими та відомчими інтересами;
- забезпечення належного технічного рівня рухомого складу та технічних засобів об'єктів інфраструктури;
- впровадження технічних засобів і технологій, спрямованих на підвищення рівня забезпечення безпеки руху, з урахуванням позитивного міжнародного досвіду організації перевезень пасажирів та вантажів з безумовним забезпеченням безпеки руху;
- організація технічного навчання з питань безпеки руху;
- підвищення відповідальності працівників та керівників залізничного транспорту за забезпечення виконання ними вимог безпеки, широке використання заохочення працівників за безаварійну роботу і вжиття заходів з підвищення рівня безпеки руху;
- забезпечення виконання вимог чинного законодавства з безпеки руху;
- удосконалення системи управління безпекою руху поїздів на транспорті.

Показники безпеки руху

Показники безпеки руху в структурі ПАТ «Укрзалізниця» стабільні упродовж багатьох років. Загальна кількість транспортних подій щорічно зменшується і становить 541 випадок за 2017 рік проти 550 у 2016 році.

Протягом року допущено 541 транспортну подію, з них 1 катастрофа та 540 інцидентів, з яких 32 серйозних. За 2016 рік допущено 550 інцидентів, з яких 16 серйозних. Загальну кількість транспортних подій зменшено на 9 випадків, збільшено кількість серйозних інцидентів на 16. Найбільше транспортних подій з пасажирськими поїздами сталося на регіональних філіях: Львівська залізниця - 36 випадків (28 %) та Південно-Західна залізниця - 31 випадок (24 %). Унаслідок транспортних подій допущено травмування 12 осіб.

Транспортні події залежно від ознак класифікують:

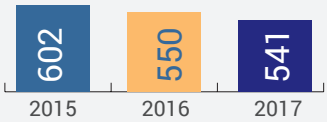
Катастрофа - транспортна подія з тяжкими наслідками, що призвела до зіткнення пасажирських або вантажних поїздів з іншими поїздами або рухомим складом залізничного транспорту, сходження рухомого складу в пасажирських або вантажних поїздах на перегонах і станціях, унаслідок яких одна або більше осіб загинули чи шість або більше осіб травмовано і (або) пошкоджено рухомий склад залізничного транспорту до ступеня виключення його з інвентарного парку в обсязі від трьох одиниць.

Аварія - транспортна подія, що призвела до зіткнення пасажирських або вантажних поїздів з іншими поїздами або рухомим складом залізничного транспорту, сходження рухомого складу в поїздах на перегонах і станціях, унаслідок яких від однієї до пяти осіб травмовано і (або) пошкоджено рухомий склад залізничного транспорту до ступеня виключення його з інвентарного парку.

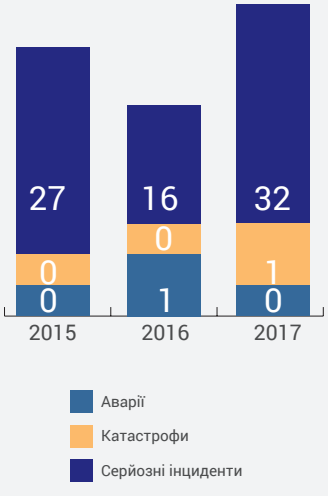
Серйозний інцидент - транспортна подія, що виникла під час руху рухомого складу залізничного транспорту, яка могла призвести до аварії та (або) унаслідок якої рухомий склад залізничного транспорту пошкоджено до ступеня капітального ремонту.

Інцидент - транспортна подія, що виникла під час руху рухомого складу залізничного транспорту, але не закінчилася серйозним інцидентом.

Загальна кількість транспортних подій в структурі ПАТ «Укрзалізниця» у 2015-2017 роках

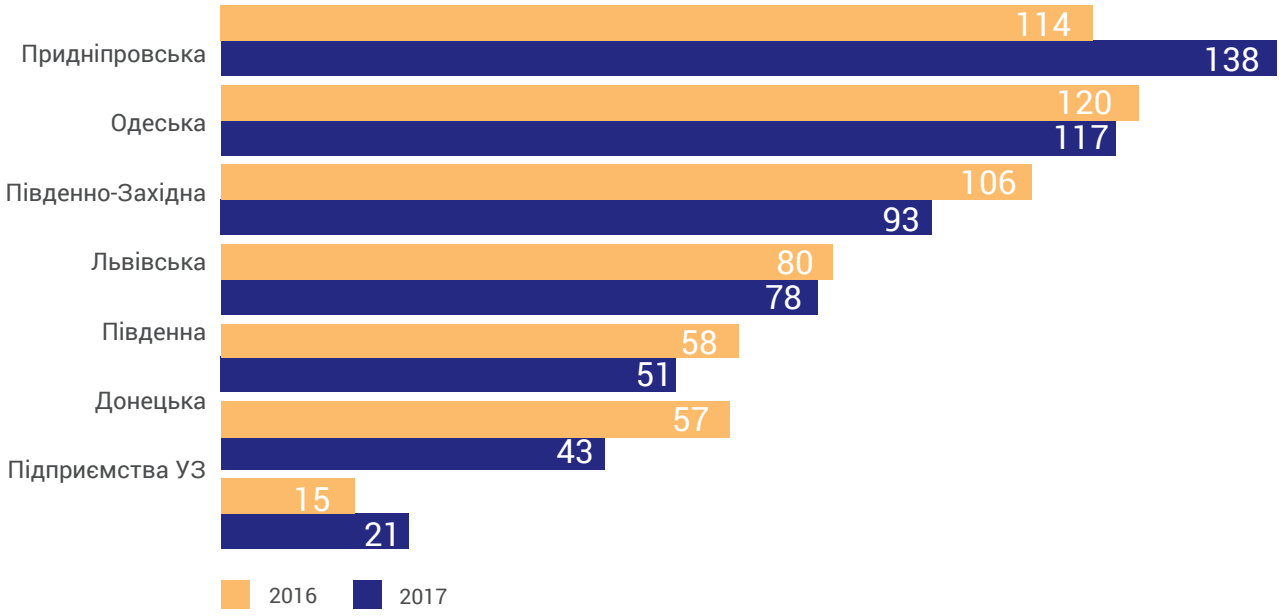


Кількість транспортних подій залежно від класифікації

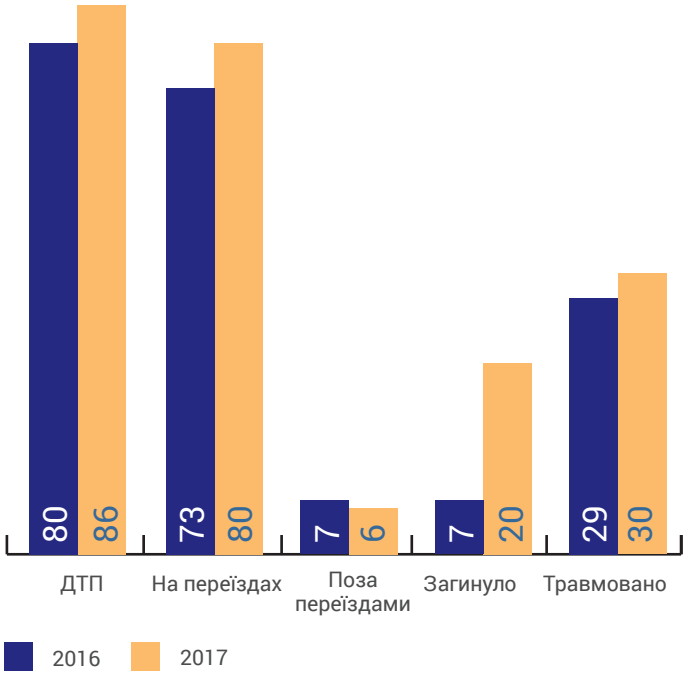


У 2017 році найбільше транспортних подій сталося на Придніпровській залізниці – 138 та Одеській залізниці – 117 випадків. З вини працівників філій допущена 21 транспортна подія.

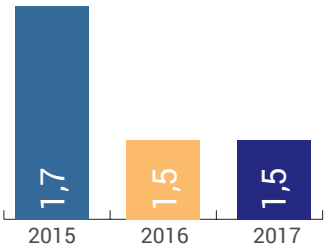
Розподіл транспортних подій за регіональними філіями



Кількість ДТП на залізничних переїздах і коліях



Середня кількість випадків за добу



Окрім того, протягом 2017 року сталося 130 транспортних подій (24 %) з пасажирськими поїздами, внаслідок яких травмовано 12 осіб.

72,8 % транспортних подій сталося через людський чинник.

У 2017 році збільшилась кількість випадків:

- зіткнення поїздів з іншими поїздами чи рухомим складом, сходження рухомого складу з рейок у поїздах та під час виконання маневрової роботи - із 46 до 90 випадків;
- проїзд заборонного сигналу, граничного стовпчика або сигнального знаку «Межа станції» - із 4 до 12 випадків;
- розріз стрілки – допущено три випадки;
- виникнення несправності рухомого складу та елементів інфраструктури, які призвели до затримки поїзда понад 2 години - із 303 до 314 випадків;
- падіння деталей рухомого складу на колію – із 6 до 9 випадків;
- відмова в роботі пристроїв СЦБ, зв'язку та електропостачання – із 8 до 9 випадків;
- вихід рухомого складу залізничного транспорту за граничний стовпчик на станції – допущено 2 випадки з вини працівників господарства перевезень;
- наявність у колії гостродефектних рейок – допущено 2 випадки.

Серед основних причин 85,3 %, або 469 транспортних подій:

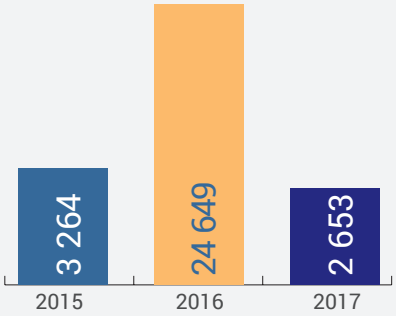
- несправність рухомого складу та елементів інфраструктури, що призвели до затримки поїздів понад 2 години – 314;
- сходження та зіткнення рухомого складу при маневрах та в поїздах – 90;
- неправильні дії працівників залізниці – 69.

Щодобово траплялось у середньому 1,48 транспортної події. У 2016 році цей показник складав 1,51.

Із загальної кількості транспортних подій 394 випадки, або 72,8 %, стались через людський чинник. У результаті за порушення вимог нормативних документів з питань безпеки руху було притягнуто до відповідальності 2 077 працівників. Із них звільнено з роботи – 20, оголошено догани 2 057 працівникам. Крім того, за допущені транспортні події до дисциплінарної відповідальності притягнуто 890 працівників, зокрема звільнено з залізничного транспорту – 9, звільнено з займаних посад – 132, оголошено догани 749 працівникам.

Матеріальні збитки Товариства від транспортних подій за 2017 рік становлять 2 млн 653 тис. грн. Сума отриманого відшкодування – 1 млн 237 тис. грн, або 46,6 %.

Загальна кількість збитків в структурі ПАТ «Укрзалізниця» за 2015-2017 роки, тис. грн



Незаконні втручання

Протягом 2017 року на регіональних філіях було допущено 553 випадки незаконних втручань, унаслідок чого затримано 1 320 поїздів на 1 045 годин та завдано збитків на суму 4 254,84 тис. грн проти 445 випадків у 2016 році, унаслідок чого було затримано 751 поїзд на 750 годин та завдано збитків на суму 4 614 тис. грн.

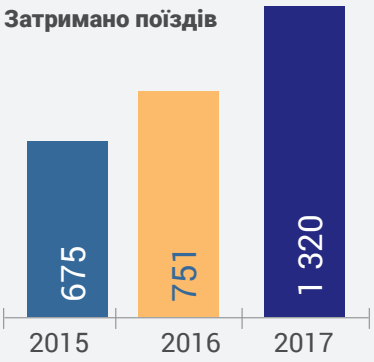
Впродовж 2017 року до правоохоронних органів направлено 126 матеріалів за випадками незаконних втручань, на що отримано 4 відповіді. За скоєні незаконні втручання було занесено повідомлення до Єдиного реєстру досудових розслідувань щодо 15 випадків. ПАТ «Укрзалізниця» робить все можливе для зменшення випадків незаконного втручання сторонніх осіб у роботу залізничного транспорту.

Щорічно ПАТ «Укрзалізниця» проводить низку заходів, спрямованих на забезпечення належного рівня безпеки на підприємстві та запобігання нещасним випадкам. У 2017 році Товариство реалізувало 55 заходів для підвищення рівня безпеки руху.

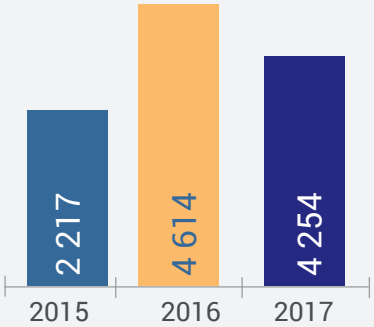
Незаконні втручання та їх наслідки

Незаконні втручання

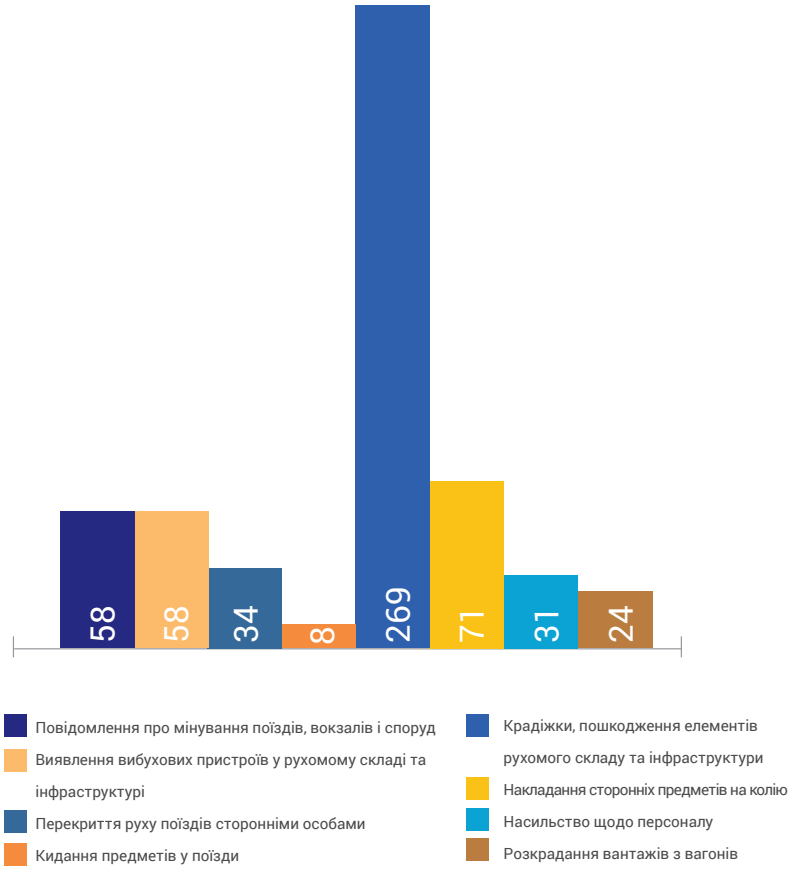
Затримано поїздів



Збитки, тис. грн



Незаконні втручання сторонніх осіб за класифікацією



Основні заходи у сфері безпеки руху в 2017 році:

- впроваджено системи документованої реєстрації переговорів, програмно-апаратних комплексів у комплекті з персональними комп'ютерами на станціях;
- замінено застарілі переносні радіостанції на сучасні;
- встановлено автоматичну локомотивну сигналізацію на сучасній елементній базі;
- встановлено стенди для налаштування та перевірки приладів безпеки та радіостанцій;
- впроваджено засоби технічного навчання та перевірки знань локомотивних бригад з використанням персональних комп'ютерів;
- впроваджено прилади автоматичного контролю технічного стану ходових частин рухомого складу, дефектоскопи із електронним реєстратором;
- модернізовано напівпровідникові перетворювачі на тягових підстанціях постійного струму;
- замінено елементи контактної мережі, що експлуатуються із перевищенням усереднених термінів експлуатації;
- замінено пристрої контролю нагріву буксових вузлів;
- придбано та встановлено тензометричні вагонні ваги;
- придбано та встановлено автоматизовані системи відеоконтролю за станом вантажу та цілісністю вагонів у русі.

ПАТ «Укрзалізниця» виконує Програму (прогнозна) впровадження технічних засобів безпеки руху в структурі Товариства у 2014-2018 роках, затверджену наказом від 05.12.2013 № 432-Ц/од.

Охорона праці

Проект загальної моделі Системи управління охороною праці Товариства розроблений з урахуванням вимог Закону України «Про охорону праці», міжнародного стандарту ISO 45001 «Системи менеджменту охорони здоров'я та безпеки праці. Вимоги з керівництвом до виконання», основних принципів ПАТ «Укрзалізниця» у галузі охорони праці та охоплює усі стадії планування, запровадження та функціонування, контролю, аналізу, постійного вдосконалення. Система побудована на основі методології «Плануй – Виконуй – Перевіряй – Дій».

Питання охорони праці та промислової безпеки завжди перебуває в центрі уваги Товариства, адже від того, як ведеться робота у цьому напрямі, залежать життя та здоров'я працівників Компанії, пасажирів та пересічних громадян, яких в той чи інший спосіб стосується діяльність залізниці. Організація належних, безпечних і здорових умов праці у процесі трудової діяльності сприятиме підвищенню рівня захисту життя та здоров'я працівників, формуванню культури безпечної поведінки на виробництві, підвищенню ефективності виробництва.

Ми керуємось:

Законами України «Про охорону праці», «Про загальнообов'язкове державне соціальне страхування», Кодексом законів про працю України та іншими державними нормативними актами з охорони праці.

Принципи і підходи

Враховуючи трансформаційні перетворення, що відбуваються в ПАТ «Укрзалізниця», з урахуванням законодавства України та міжнародних стандартів, на сьогодні проводиться інтенсивна робота щодо розробки та впровадження єдиної корпоративної системи управління охороною праці ПАТ «Укрзалізниця» (далі – Система).

Впровадження Системи дозволить визначити основні принципи та цілі у сфері охорони праці в Товаристві, функціонування служби охорони праці, порядок організації та проведення навчань з питань охорони праці, порядок здійснення контролю за станом охорони праці у відокремлених підрозділах Товариства, проведення ідентифікації небезпек та оцінки ризиків тощо.

До моменту впровадження єдиної корпоративної Системи на регіональних філіях та філіях діють окремі системи управління охороною праці, введені у дію наказами керівників регіональних філій та філій.

Ключові цілі

Основні цілі та завдання в галузі охорони праці ПАТ «Укрзалізниця» визначені з врахуванням виявлених небезпек та професійних ризиків, результатів аналізу виробничого травматизму, професійних захворювань, серед них:

- створення безпечних та комфортних умов праці;
- збереження життя, здоров'я і працездатності працівника у процесі трудової діяльності;
- забезпечення виконання вимог чинного законодавства з охорони праці та нормативно-правових актів у галузі охорони праці;

- попередження виробничого травматизму, професійних захворювань та аварій на виробництві;
- підвищення ефективності управління охороною праці;
- формування корпоративної культури охорони праці;
- організація навчання з питань охорони праці.

У 2017 році витрати на охорону праці в ПАТ «Укрзалізниця» склали 552 337,94 тис. грн.

У 2017 році витрати на охорону праці в ПАТ «Укрзалізниця» склали 552 337,94 тис. грн, що становить 0,77 % від суми реалізованої продукції, або 2,18 % від фонду оплати праці за попередній рік при тому, що відповідно до вимог статті 19 Закону України «Про охорону праці» витрати на охорону праці повинні становити не менше 0,5 % від фонду оплати праці за попередній рік.

Основні статті витрат ПАТ «Укрзалізниця» на виконання заходів з охорони праці, тис. грн

Роки	2015	2016	2017
На забезпечення працівників спецодягом, спецвзуттям та іншими засобами індивідуального захисту	127 393,48	153 770,93	186 553,86
На проведення обов'язкових медичних оглядів працівників	74 627,52	91 585,36	119 500,0
На забезпечення молоком, рівноцінними харчовими продуктами та спецхарчуванням	13 622,87	14 350,26	18 306,12
На забезпечення працівників мийними засобами	7 812,06	8 792,18	9 625,24

З метою запобігання нещасним випадкам на виробництві, професійним захворюванням та іншим видам загрози здоров'ю робітників, створення належних, безпечних і здорових умов праці ПАТ «Укрзалізниця» ведеться постійна робота щодо збільшення фінансування на охорону праці.

Роки	2015	2016	2017
Витрати, млн грн	367,65	396,52	552,34
Усього за 2015-2017 роки			1 316,51

Для належного контролю за технічним станом устаткування підвищеної небезпеки в Товаристві з 2013 року функціонує «Автоматизована система обліку устаткування підвищеної небезпеки на залізничному транспорті України».

Для контролю та оцінки стану охорони праці в Товаристві запроваджено проведення постійного відомчого контролю охорони праці, який включає:

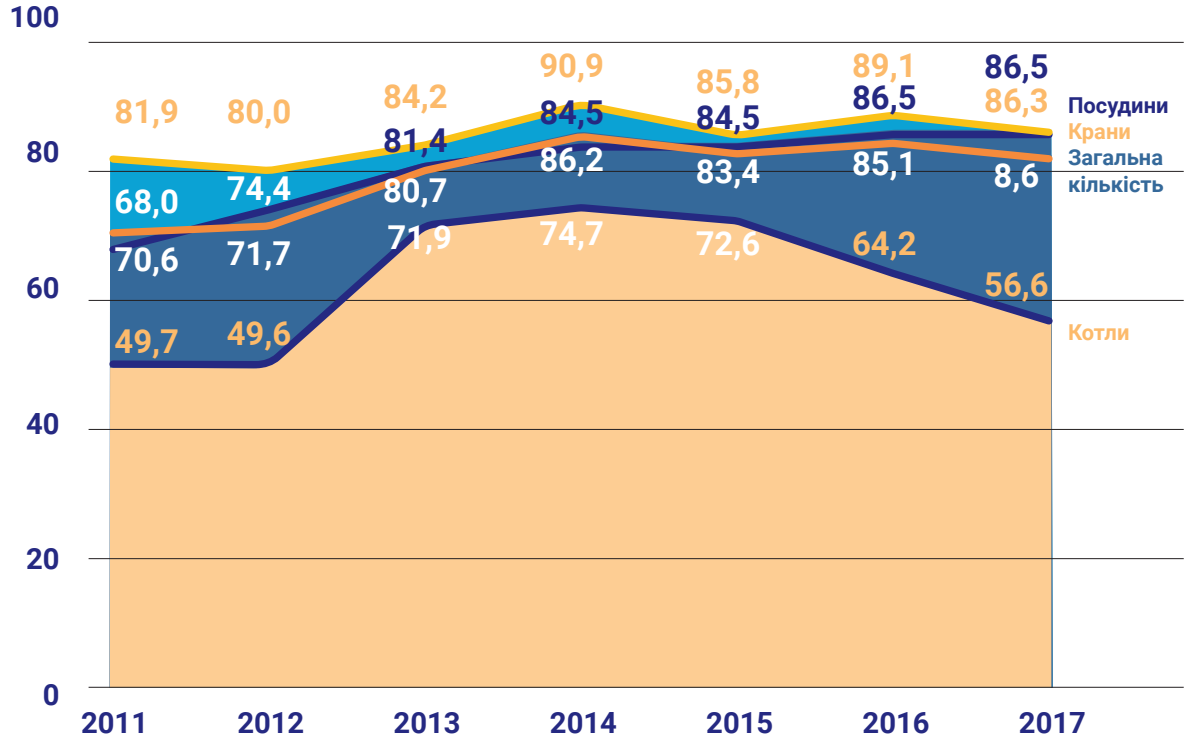
- контроль за станом охорони праці (оперативний, ступеневий);
- перевірки стану охорони праці (вибіркові (цільові), комплексні).

У ПАТ «Укрзалізниця» перебуває в експлуатації 14 272 одиниці устаткування підвищеної небезпеки (вантажопідіймальних кранів, підйомників, ліфтів, ескалаторів, парових та водогрійних котлів, посудин, що працюють під тиском), а саме:

- підйомні споруди - 9 216 одиниць (од.), з них вантажопідіймальні крани – 8 534 од. (залізничні – 1 120, мостові – 1 359, козлові – 1 054, автомобільні – 459, баштові – 52, інші крани – 4 490), ліфти – 225 од., ескалатори – 39 од., підйомники – 487 од.;
- об'єкти котлонагляду - 4 987 од., з них посудини, що працюють під тиском – 3 785 од.; парові і водогрійні котли – 1 202 од.

У Компанії експлуатується 6 об'єктів підвищеної небезпеки. При цьому з кожним роком збільшується кількість устаткування, у якого закінчився граничний термін експлуатації.

Діаграма наявності устаткування підвищеної небезпеки, у якого закінчився граничний термін експлуатації



Підходи до охорони праці

Товариство постійно проводить навчання та перевірку знань з питань охорони праці посадових осіб та інших працівників Компанії у процесі трудової діяльності, а також учнів, слухачів та студентів навчальних закладів під час трудового і професійного навчання.

Зокрема, в Товаристві розроблені і затверджені відповідні положення, формуються плани-графіки проведення навчань та перевірки знань з питань охорони праці, розробляються навчально-тематичні плани і програми, формується навчальна документація тощо.

Ми керуємось:

Типовим положенням про порядок проведення навчання і перевірки знань з питань охорони праці, затвердженим наказом Державного комітету України з нагляду за охороною праці від 26.01.2005 № 15.

Керівництво ПАТ «Укрзалізниця» пройшло навчання та перевірку знань з питань охорони праці в ДП «Головний навчально-методичний центр Держпраці України».

Також було проведено 454 семінари з охорони праці, участь у яких взяли працівники та посадові особи регіональних філій та філій ПАТ «Укрзалізниця»; 24 626 нарад з охорони праці, з яких 8 616 – селекторні наради.

За порушення вимог нормативно-правових актів з охорони праці направлено і проведено позачергове навчання та перевірку знань 13 020 працівників.

У вересні 2017 року було організовано та проведено галузевий семінар-нараду з питань охорони праці за участю представників Держпраці, Міністерства інфраструктури України.

Навчально-методологічним центром охорони праці та промислової безпеки Департаменту охорони праці та промислової безпеки протягом 2017 року проведено без залучення сторонніх навчальних центрів навчання та перевірку знань з питань охорони праці посадових осіб та інших працівників регіональних філій та філій ПАТ «Укрзалізниця». Так, у регіональних філіях проведено навчання і перевірку знань з питань охорони праці понад 6,0 тис. посадових осіб та спеціалістів, з яких 1,0 тис. працівників пройшли навчання дистанційно.

Кількість працівників, які пройшли навчання з питань охорони праці

№ пп	Показники	Роки		
		2015	2016	2017
1	Кількість працівників Товариства, які пройшли навчання з охорони праці у відповідному році всього, (осіб)	185 758	195 874	201 757
1.1	Зокрема посадових осіб, (осіб)	9 787	10 606	10 930

Здоров'я та безпека на робочому місці

Реалізація Товариством політики в галузі охорони праці будується на принципах, що враховують особливості виробничої діяльності залізничного транспорту і спрямовані на створення належних, безпечних і здорових умов праці, запобігання нещасним випадкам та професійним захворюванням серед працівників Компанії, а саме:

- пріоритет життя і здоров'я працівників ПАТ «Укрзалізниця» над виробничими завданнями, повна відповідальність керівників всіх рівнів;
- соціальний захист працівників, матеріальна підтримка працівників, які постраждали від нещасних випадків на виробництві;
- встановлення єдиних вимог з охорони праці в ПАТ «Укрзалізниця»;
- адаптація трудових процесів до можливостей працівників з урахуванням їх здоров'я та психологічного стану;
- дотримання вимог національного законодавства, міжнародних договорів, інших нормативно-правових актів, які містять державні нормативні вимоги з охорони праці, вимоги нормативно-правових актів з охорони праці ПАТ «Укрзалізниця», виконання Галузевої угоди та колективних договорів, а також програм покращення умов та безпеки праці;
- сприяння громадському контролю за дотриманням прав та законних інтересів працівників, інформування їх в питаннях охорони праці;
- координація дій регіональних філій, філій ПАТ «Укрзалізниця», а також їх виробничих (структурних) підрозділів, взаємодія з питань охорони праці між ними;
- розробка та використання прогресивних та безпечних технічних засобів, обладнання та технологічних процесів, засобів механізації і автоматики, спрямованих на виведення працівників з небезпечних зон, звільнення від ручної праці;
- організація проведення наукових досліджень та розробок, запровадження їх результатів;
- попередження (своєчасне виявлення та усунення) негативних чинників, що можуть призвести до нещасних випадків;
- використання передового досвіду в організації роботи щодо поліпшення умов і підвищення безпеки праці на основні міжгалузевого та міжнародного співтовариства;
- ідентифікація небезпек та оцінювання виробничих ризиків виникнення нещасних випадків, професійних захворювань і аварій; формування та виконання заходів щодо зниження цих ризиків;
- проведення аудитів з охорони праці.

Основні принципи з охорони праці в ПАТ «Укрзалізниця» періодично аналізуються службою охорони праці, коригуються, оформлюються документально, погоджуються на засіданні правління ПАТ «Укрзалізниця» і доводяться до відома всіх працівників. Вони конкретизуються в розділі «Умови і охорона праці» колективного договору, а також кількісно відображаються в програмах та планах заходів щодо покращення умов та безпеки праці, передбачається необхідне фінансування для їх реалізації.

Питання здоров'я та безпеки в угодах з профспілками

В ПАТ «Укрзалізниця» діє Галузева угода, пролонгована на 2017 рік, а також колективний договір, в якому передбачений розділ «Охорона праці», що включає:

- забезпечення працівників спецодягом, спецвзуттям та іншими засобами індивідуального захисту згідно з чинними нормами;
- безкоштовну видачу молока або інших рівноцінних продуктів працівникам, зайнятим на роботах із шкідливими умовами праці, відповідно до діючих норм;
- забезпечення функціонування медпункту, інших відділень оздоровчого комплексу;
- організацію розслідування нещасних випадків виробничого травматизму, а також травматизму невиробничого характеру відповідно до чинного законодавства з питань охорони праці;
- забезпечення утримання санітарно-побутових приміщень в належному стані;
- забезпечення проведення попереднього (при прийнятті на роботу) та періодичних медичних оглядів працівників відповідно до чинних нормативних актів тощо.

Товариство тісно взаємодіє з профспілковими організаціями та постійно залучає їх до:

- здійснення громадського контролю за додержанням законодавства про охорону праці;
- розслідування нещасних випадків виробничого травматизму;
- первинної та періодичної перевірки знань працівників з питань охорони праці;
- погодження комплексних заходів з досягнення встановлених нормативів безпеки, гігієни праці та виробничого середовища, підвищення чинного рівня охорони праці, попередження випадків виробничого травматизму, профзахворювань та аварій в Товаристві.

Турбота про здоров'я працівників Товариства

В ПАТ «Укрзалізниця» діє спеціалізована філія «Центр охорони здоров'я» (ЦОЗ) для підвищення ефективності та доступності медичного обслуговування. ЦОЗ надає медичні послуги залізничникам, членам їхніх родин, пасажирам залізничного транспорту та всім громадянам України. До складу філій входять 8 клінічних лікарень в Києві, Харкові, Одесі, Львові, Дніпрі.

На базі залізничних лікарень діють кафедри провідних медичних університетів та медичних академій. У закладах охорони здоров'я постійно оновлюється медична техніка та впроваджуються сучасні медичні технології, щоб забезпечити якісну та всебічну медичну допомогу.

ПАТ «Укрзалізниця» власним коштом фінансує та організовує проведення попереднього (під час прийняття на роботу) і періодичних (протягом трудової діяльності) медичних оглядів працівників, зайнятих на важких роботах, роботах із шкідливими чи небезпечними умовами праці або таких, де є потреба у професійному доборі, щорічного обов'язкового медичного огляду осіб віком до 21 року.

Метою медичного огляду працівника є визначення стану його здоров'я, зокрема можливості виконання ним певних трудових обов'язків, своєчасного виявлення гострих чи хронічних професійних захворювань, встановлення у разі необхідності медичних протипоказань щодо здійснення окремих видів робіт, а також попередження виникнення та розповсюдження інфекційних хвороб.

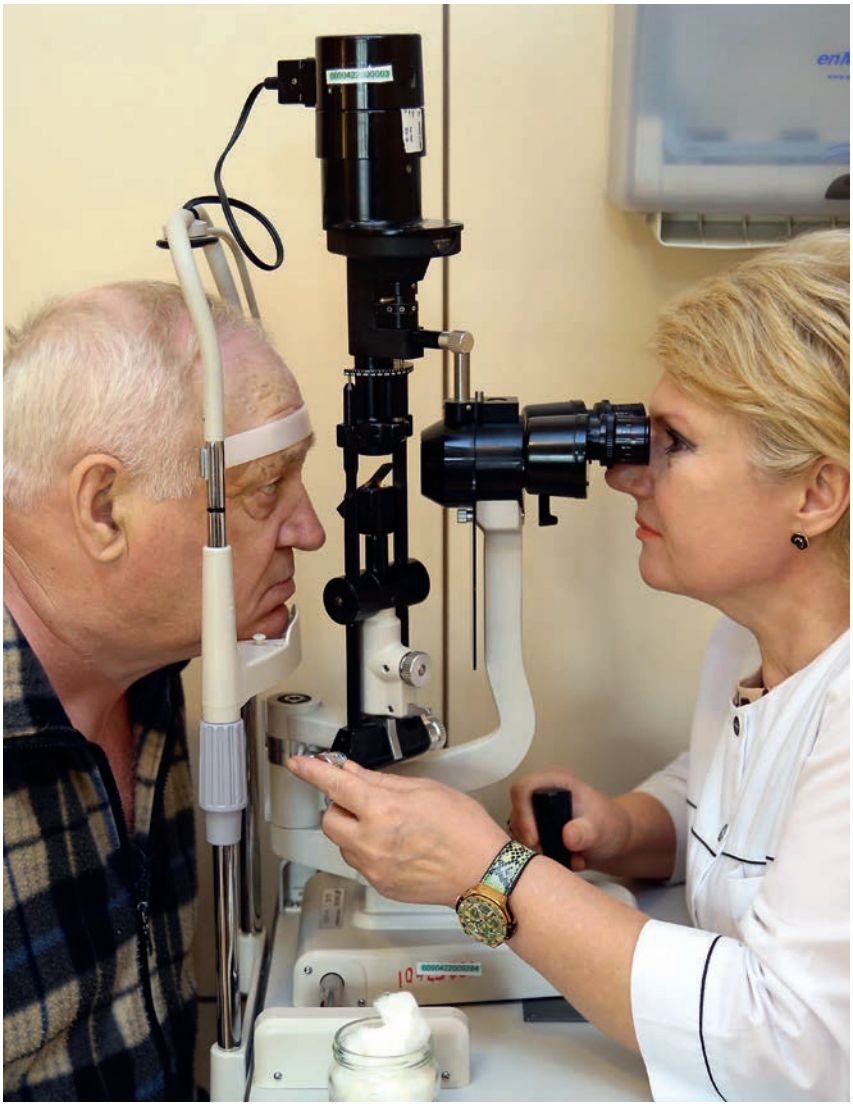
Медичні огляди певних категорій працівників Товариства проводять відповідно до Порядку проведення медичних оглядів працівників певних категорій, затвердженого наказом Міністерства охорони здоров'я України від 21.05.2007 № 246, зареєстрованого у Міністерстві юстиції України від 23.07.2007 за № 846/14113 (зі змінами) та Порядку проведення медичних оглядів працівників певних категорій залізничного транспорту, метрополітенів та підприємств, міжгалузевого промислового залізничного транспорту України, затвердженого наказом Міністерства транспорту та зв'язку України від 29.04.2010 № 240, зареєстрованого у Міністерстві юстиції України від 16.07.2010 за № 537/17832 (зі змінами).

За результатами періодичних медичних оглядів у разі необхідності Товариство забезпечує проведення відповідних оздоровчих заходів.

Компанія проводить атестацію робочих місць за умовами праці в структурних (виробничих) підрозділах. Атестація проводиться з метою виявлення необхідності поліпшення умов праці працівників, розробки та реалізації заходів, які сприятимуть створенню сприятливих умов праці. Також проведення оцінки є засобом контролю стану умов праці на робочих місцях.

Атестація робочих місць за умовами праці проводиться атестаційною комісією, склад і повноваження якої визначаються наказом по підрозділу в строки, передбачені колективним договором, але не рідше одного разу на 5 років.

У 2017 році витрати на проведення обов'язкових медичних оглядів працівників ПАТ «Укрзалізниця» склали 119 500,0 тис. грн.



Для проведення атестації Товариство керується: Порядком проведення атестації робочих місць за умовами праці, затвердженого постановою Кабінету Міністрів України від 01.08.1992 № 442 (зі змінами).

ПАТ «Укрзалізниця» й надалі пропагуватиме та підтримуватиме здоровий спосіб життя, забезпечуватиме доступ до якісних послуг з охорони здоров'я та підвищуватиме рівень профілактики й діагностики стану здоров'я працівників. З цією метою у філії «Центр здоров'я» (ЦОЗ) заплановано наступні заходи:

- Провести акредитацію структурних підрозділів філії «ЦОЗ» та отримати відповідні акредитаційні сертифікати діяльності структурних підрозділів філії «ЦОЗ».
- Провести сертифікацію якості ДСТУ ISO 9001 в структурних підрозділах філії «ЦОЗ».
- Запровадити оплату медичної послуги через термінали в структурних підрозділах філії «ЦОЗ». Розробити умови для автоматизації медичних процесів.
- Впровадити класифікатор медичних послуг та методику калькуляції медичних послуг.

Протягом 2017 року на регіональних філіях та філіях ПАТ «Укрзалізниця» проведено атестацію 2 277 робочих місць за умовами праці, на що витрачено 1 946,0 тис. грн.

Показник	2016 рік	2017 рік	План на 2018 рік
Середній термін перебування на ліжку	11,52	10,27	11,5
Навантаженість на 1 лікарську посаду в амбулаторно-поліклінічному підрозділі	4 444	3 254	2 000,00
Кількість проведених медичних оглядів на 2017 рік	3 856 999	4 341 339	40 42420
Попередніх та періодичних	61 544	61 833	51 336
Перед- та післярейсових	3 795 455	4 279 506	3 991 084
Кількість прооперованих в стаціонарі	25 561	25 520	Зберегти на рівні 2017 року
Операційна активність	65,66	64,78	Зберегти на рівні 2017 року

У 2017 році для працівників філії «Центр охорони здоров'я», лікувально-профілактичних закладів регіональних філій ПАТ «Укрзалізниця» буде впроваджено принципово нову, прозору та справедливу систему оплати праці. Розпочне дію відповідне положення.

Скарги з питань охорони праці

У 2017 році було прийнято 14 скарг, заяв та звернень з питань розслідування нещасних випадків виробничого характеру, неналежних умов праці, питань пільг та компенсацій за роботу у важких і шкідливих умовах праці тощо. Усі вони були оброблені та врегульовані протягом звітного періоду.

У 2016 році кількість скарг становила 16, у 2015 - 18.

Виробничий травматизм

У 2017 році в Компанії сталося 79 нещасних випадків, внаслідок яких було травмовано 85 працівників, серед них 17 – із смертельним наслідком.

Частини території структурних (виробничих) підрозділів Товариства, вокзалів, станцій, де здійснюється рух транспортних засобів, проводяться маневрові та вантажно-розвантажувальні роботи, є зонами підвищеної небезпеки, у яких експлуатується устаткування підвищеної небезпеки і більшість працівників Товариства залучені до виконання робіт підвищеної небезпеки.

Основні причини нещасних випадків:

- порушення трудової і виробничої дисципліни;
- забезпечення не у повному обсязі працівників спецодягом, спецвзуттям та іншими засобами, особиста необережність потерпілого;
- досягнення граничних термінів та нормативних строків експлуатації устаткування підвищеної небезпеки, травмування внаслідок протиправних дій інших осіб;
- порушення правил безпеки руху.

Профілактика виробничого травматизму

З метою профілактики та запобігання виробничому травматизму щоквартально проводиться аналіз причин виникнення таких випадків та розробляються відповідні заходи.

У зв'язку з незадовільною ситуацією з виробничим травматизмом в окремих регіональних філіях та господарствах Товариства у 2017 році були оголошені особливі умови контролю за станом охорони праці.

Крім того, на регіональні філії та філії Товариства по кожному нещасному випадку із смертельним наслідком та інших нещасних випадках направляється відповідна інформація для врахування факторів ризиків у подальшому.

Для недопущення погіршення стану здоров'я або травмування працівників, які більшу частину робочого часу перебувають на відкритому повітрі з високою (або низькою) температурою зовнішнього середовища, Товариством розробляється та направляється перелік заходів та вказівки для усіх підпорядкованих підрозділів.

В 2017 році коефіцієнт частоти травматизму (на 1000 працюючих) склав Кч=0,315, коефіцієнт тяжкості трав-

матизму (на 1000 працюючих) - Кт=20, коефіцієнт середньої тяжкості нещасних випадків - Кт ср.=79,35. Із загальної кількості нещасних випадків травмовано 15 жінок, 70 чоловіків.

Усі структурні та виробничі підрозділи регіональних філій та філій ПАТ «Укрзалізниця» 28 квітня 2017 року взяли участь у «Всесвітньому дні охорони праці», під час якого було виконано комплекс заходів, спрямованих на поліпшення умов праці на робочих місцях, покращення психологічного клімату в колективах та сприяння зниженню щорічної смертності, виробничого травматизму та професійних захворювань.

Кількість постраждалих внаслідок нещасних випадків

	2015	2016	2017
Кількість нещасних випадків	69	71	79
Травмовано людей	86	75	85
Загинуло людей	17	15	17

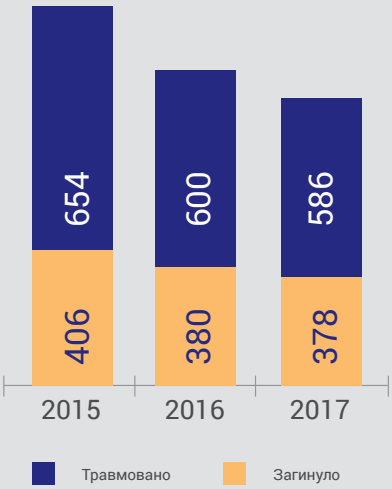
З метою більш якісного управління та контролю питань у сфері охорони та безпеки праці планується впровадження розрахунку коефіцієнту непрацездатності, коефіцієнту відсутності на робочому місці, коефіцієнту частоти професійних захворювань, коефіцієнту непрацездатності з професійних захворювань, а також обліку кількості нещасних випадків, пов'язаних з роботою незалежних підрядників, що працюють на об'єктах, підпорядкованих структурним (виробничим) підрозділам Товариства.

Невиробничий травматизм

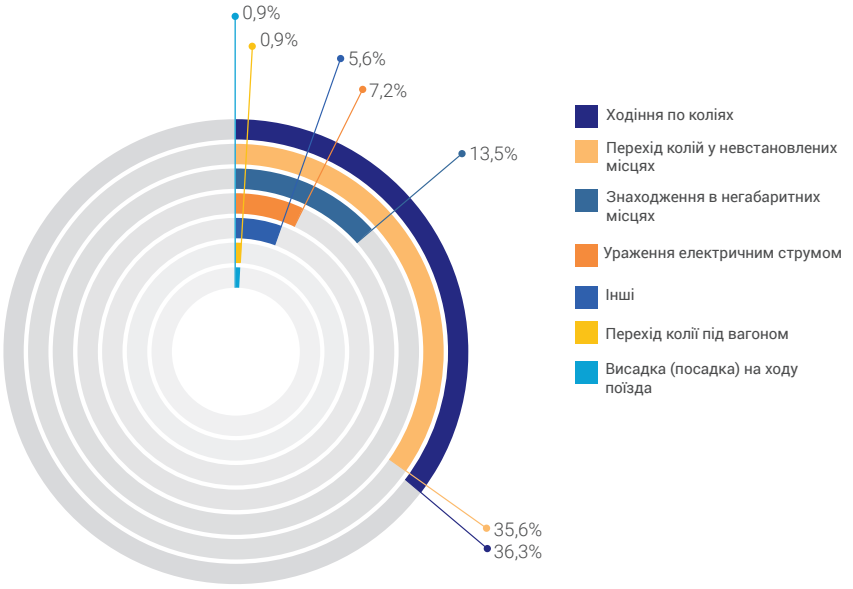
Протягом 2017 року на станціях, перегонах, територіях підрозділів Товариства внаслідок порушення Правил поведінки громадян на залізничному транспорті, під час наїзду залізничного рухомого складу, падіння з нього або інших видів впливу отримали травми різного ступеню важкості 586 громадян, з них 378 – смертельно.

Серед основних порушень правил безпеки на залізничному транспорті – ходіння по коліях та перехід через них у невстановлених місцях.

Загальна кількість травмованих, осіб



Причини невиробничого травматизму



Профілактика невиробничого травматизму

З метою попередження випадків травмування громадян та підтримання позитивного іміджу Товариства протягом 2017 року проведена робота серед населення регіонів, прилеглих до залізничних колій:

- на 1 413 станціях та вокзалах періодично проводились оголошення щодо дотримання Правил безпеки громадян на залізничному транспорті України;
- проведено 10 812 бесід (лекцій) з учнями навчальних закладів щодо вимог безпеки на об'єктах залізничного транспорту;
- у засобах масової інформації надруковано 187 статей з роз'ясненням окремих положень Правил безпеки громадян на залізничному транспорті України;
- здійснено 44 радіовиступи щодо норм поводження громадян в межах дії обладнання залізничного транспорту;
- проведено 46 телевізійних виступів з наданням статистики травмування громадян та додатковим привертанням уваги населення до цієї актуальної проблеми;
- силами працівників воєнізованої охорони за ходіння по коліях та проїзд у вантажних поїздах затримано 5 686 сторонніх осіб, з яких 5 059 притягнуто до адміністративної відповідальності;
- спільно з працівниками правоохоронних органів проведено 4 685 рейдів з перевірки виконання правил утримання переїздів та виконання водіями автотранспорту правил їх проїзду.

Крім цього, були проведені технічні заходи:

- проведено 9 735 перевірок рівня освітлення територій станцій та маршрутів проходу пасажирів;
- капітально відремонтовано 35 залізничних переїздів;
- покращена (шляхом розчищення лісонасаджень) видимість на 240 залізничних переїздах;
- відремонтовано 54 пішохідні доріжки на переїздах;
- відремонтовано 206 під'їздів та підходів до залізничних переїздів;
- відремонтовано 181 пасажирську платформу, перон та перехідний настил;
- відремонтовано і замінено 342 одиниці сходів, настилів пішохідних мостів, тунелів;
- встановлено 2 146 додаткових інформаційних стендів попереджувального змісту та покажчиків безпечного проходу;
- відремонтовано 101 настил проїжджої частини залізничних переїздів;
- відновлено 24 270 попереджувальних плакатів з електробезпеки на щитах мостів, огорожах тягових підстанцій, опорах ЛЕП;
- огороджено 25 об'єктів територій станцій, депо, дистанцій;
- відновлено огородження 24 трансформаторних підстанцій та комплексних трансформаторних підстанцій на територіях станцій, дистанцій, депо та на перегонах.

Робота з підрядними організаціями в галузі охорони праці

Підрядні організації під час виконання робіт на території підрозділів Товариства повинні дотримуватися вимог чинного законодавства України з охорони праці та нормативних актів з охорони праці, що діють в Товаристві.

При цьому в умовах договорів із сторонніми підрядними організаціями, що виконують роботи на об'єктах Товариства, передбачаються заходи щодо дотримання вимог охорони праці під час виконання робіт цими організаціями на території підрозділів Товариства та порядок взаємодії з цих питань між замовником (підрозділ Товариства) та сторонньою організацією, передбачена особиста відповідальність за організацію та проведення навчання з питань охорони праці тощо. Заходи безпеки, що не врегульовані договором, повинні відповідати вимогам законодавства України з питань охорони праці. Вищезазначені вимоги передбачені у проекті стандарту «Система управління охороною праці ПАТ «Укрзалізниця». Загальні положення».

У 2017 році на реалізацію заходів, передбачених Програмою з попередження нещасних випадків невиробничого характеру на залізничному транспорті, було освоєно 60,3 млн грн проти 38,7 млн грн у 2016 році. У 2018 році на виконання заходів, передбачених Програмою, заплановано витратити понад 69 млн грн.

Реалізовані проекти та програми

З метою підвищення рівня безпеки на залізничному транспорті щорічно розробляються, затверджуються та виконуються спеціалізовані програми. Зокрема, у 2017 році у Компанії було:

Створено відповідні служби, призначені посадові особи.

За участю сторін колективного договору розроблені і реалізуються Комплексні заходи з досягнення встановлених нормативів безпеки, гігієни праці та виробничого середовища, підвищення чинного рівня охорони праці, попередження випадків виробничого травматизму, профзахворювань та аварій.

Проводяться профілактичні заходи щодо усунення причин, що призводять до нещасних випадків, професійних захворювань, аварій.

Впроваджуються прогресивні технології, досягнення науки і техніки, засоби механізації та автоматизації виробництва, позитивний досвід з охорони праці, зокрема країн Європейського Союзу.

Вживаються заходи щодо забезпечення належного утримання будівель і споруд, виробничого обладнання та устаткування тощо.

Щорічно затверджуються заходи щодо поліпшення профілактичної роботи із запобігання виробничому травматизму в ПАТ «Укрзалізниця» та з попередження нещасних випадків невиробничого характеру на залізничному транспорті.

Результати та плани на майбутнє

Для підвищення рівня безпеки та охорони праці працівників у планах ПАТ «Укрзалізниця» на 2018 рік передбачається:

- розробка та впровадження єдиної корпоративної Системи управління охороною праці ПАТ «Укрзалізниця»;

- створення автоматизованого робочого місця (АРМ) спеціаліста з охорони праці, що дозволить зменшити витрати часу та ресурсів на планування заходів та організацію поточної роботи з охорони праці, отримання звітів щодо стану охорони праці, підвищити ефективність функціонування Системи управління охороною праці, покращити процес організації та контролю за проведенням навчання з питань охорони праці, встановити постійний контроль за атестацією умов праці на робочих місцях тощо;

- запровадити у всіх навчально-методологічних відділах навчально-методологічного центру охорони праці та промислової безпеки Департаменту охорони праці та промислової безпеки формат дистанційного навчання з охорони праці.

Охорона навколишнього середовища

Підходи до охорони навколишнього середовища

Турбота про навколишнє середовище та забезпечення високого рівня екологічної безпеки є невід'ємною частиною діяльності Товариства і забезпечує його сталий розвиток. ПАТ «Укрзалізниця» докладає значних зусиль для охорони довкілля, мінімізації негативного впливу на навколишнє середовище, збереження та відновлення природних ресурсів, реалізовує кроки, спрямовані на охорону атмосферного повітря, водних та земельних ресурсів, застосовує ефективні інноваційні технології. Товариство прагне здійснювати свою діяльність з урахуванням балансу екологічних та економічних інтересів у місцях своєї присутності та раціонально використовувати природні ресурси. Екологічну політику ПАТ «Укрзалізниця» здійснює згідно з вимогами законодавства, а також реалізовує ініціативи у сфері охорони навколишнього середовища.

Основні принципи екологічної політики Товариства:

- посилення ролі екологічного менеджменту в системі адміністративно-господарського управління ПАТ «Укрзалізниця» з метою досягнення рівності трьох складових розвитку: економічної, екологічної та соціальної;
- врахування можливих екологічних наслідків під час прийняття управлінських рішень, при розробленні документів, які містять програмні засади галузевого (відомчого) та/або регіонального чи місцевого значення;
- мінімізація наслідків надзвичайних ситуацій природного і техногенного характеру, що передбачає аналіз і прогнозування екологічних ризиків, які ґрунтуються на результатах стратегічної екологічної оцінки, матеріалах оцінки впливу на довкілля, а також відомчого моніторингу навколишнього природного середовища;
- дотримання вимог, нормативів та правил екологічної безпеки;
- відповідальність за збереження довкілля, у разі необхідності відновлення та відтворення природних ресурсів;
- участь громадських організацій та/або громадськості, а також посадових осіб, зокрема і керівного складу Товариства, у формуванні та реалізації екологічної політики, а також урахування їх пропозицій щодо підвищення ефективності відомчого нагляду (контролю) у сфері охорони довкілля та виконанні природоохоронного законодавства;
- невідворотність відповідальності за порушення законодавства у сфері охорони навколишнього природного середовища, раціонального використання та відтворення природних ресурсів;
- підтримка та стимулювання за здійснення модернізації, технічного переоснащення або реконструкції виробництва, спрямованого на зменшення негативного впливу на навколишнє природне середовище.

Ми керуємось:

Ключовими завданнями державної політики у сфері екологічної безпеки, визначеними Конституцією України, законами України «Про основи національної безпеки України», «Про охорону навколишнього природного середовища», «Про охорону атмосферного повітря», «Про Основні засади (стратегію) державної екологічної політики України на період до 2020 року», а також Земельним, Водним, Лісовим кодексами України, Кодексом України про надра та іншими.

Україною підписано ряд міжнародних конвенцій щодо співпраці в галузі охорони навколишнього природного середовища, основними з яких є:

Рамкова конвенція про охорону та сталий розвиток Карпат; Конвенція про доступ до інформації, участь громадськості в прийнятті рішень і доступ до правосуддя з питань, що стосуються навколишнього середовища (Орхуська конвенція); Конвенція про оцінку впливу на навколишнє середовище у транскордонному контексті (Конвенція Еспоо); Стокгольмська конвенція про стійкі органічні забруднювачі; Рамкова конвенція Організації Об'єднаних Націй про зміну клімату; Базельська конвенція про контроль за транскордонним перевезенням небезпечних відходів; Конвенція про транскордонне забруднення повітря на великі відстані та цілий ряд інших.

З метою реалізації на залізничному транспорті України ратифікованих Верховною Радою Конвенцій спеціалісти-екологи Товариства у рамках міжнародного співробітництва із залізницями країн-членів ОСЗ (Організації Співробітництва залізниць) брали участь у розробленні «Технічних рішень і організаційних заходів із ліквідації екологічних наслідків аварійних ситуацій при перевезенні небезпечних вантажів»; «Рекомендацій із утилізації лужних та кислотних акумуляторів»; «Рекомендацій з єдиних нормативів класифікації, розміщення і зберігання відходів для підприємств залізничного транспорту»; «Рекомендацій з оцінки впливу шуму залізничного транспорту на довкілля»; «Методики екологічно безпечного застосування хімічних технологій для видалення рослинності на залізничній колії»; «Експлуатаційно-технічних вимог із електромагнітної безпеки» та ряду інших.

Зазначені рекомендації були схвалені відповідним Комітетом ОСЗ та видані у вигляді Пам'яток і Рекомендацій для усіх залізниць країн-членів ОСЗ.

Основні завдання системи екологічного менеджменту Товариства:

- зниження шкідливого впливу залізничного транспорту на стан атмосферного повітря, водних ресурсів, земель, а також промислових і побутових відходів залізничного транспорту на навколишнє середовище;
- дотримання природоохоронного законодавства України, міжнародних договорів України у сфері охорони навколишнього природного середовища;
- методологія, регламентація, нормування та стандартизація природоохоронної діяльності;
- управління природними ресурсами;
- планування та реалізація інвестиційних природоохоронних проектів;
- раціональне використання природних і енергетичних ресурсів;
- управління екологічними ризиками.

Завдання у рамках реалізації Стратегії розвитку ПАТ «Укрзалізниця» на 2017-2021 роки:

1. У сфері охорони атмосферного повітря:
   - зниження викидів шкідливих речовин в атмосферу від стаціонарних джерел, включаючи викиди парникових газів;
   - зниження викидів шкідливих речовин в атмосферу від пересувних джерел, включаючи викиди парникових газів.

2. У сфері захисту від шуму:
   - зниження рівня шумового впливу на навколишнє середовище в межах населених пунктів.

3. У сфері охорони і раціонального використання водних ресурсів:
   - недопущення або зниження скидання забруднених стічних вод (з порушенням дозволених нормативів скидання) у поверхневі водні об'єкти, на рельєф місцевості і в комунальні системи каналізації.

4. У сфері охорони і раціонального використання земельних ресурсів:
   - проведення заходів щодо запобігання негативним (шкідливим) впливам виробничої діяльності Товариства, ліквідація наслідків забруднення земель.

5. У сфері поводження з відходами виробництва та споживання:
   - залучення відходів в господарський обіг як додаткових джерел сировини;
   - впровадження найкращих природоохоронних технологій використання і знешкодження відходів.

6. Забезпечення ліквідації об'єктів накопичених відходів, пов'язаних з господарською діяльністю минулих років.

7. У сфері ресурсозбереження:
   - підвищення енергетичної ефективності, зниження матеріаломісткості технологічних процесів, підвищення продуктивності праці.

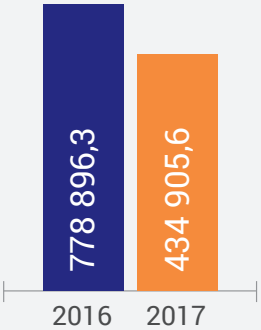
8. У сфері корпоративного управління природоохоронною діяльністю:
   - впровадження єдиних корпоративних принципів і норм екологічного управління в ПАТ «Укрзалізниця», що відповідають вимогам національного природоохоронного законодавства, міжнародним стандартам серії ISO 14000;
   - зниження ризику виникнення аварійних ситуацій і підвищення оперативності при ліквідації екологічних наслідків аварійних ситуацій;
   - підвищення екологічних вимог до рухомого складу, палива, транспортної інфраструктури;
   - забезпечення виробничого екологічного контролю, удосконалення практики проведення внутрішнього екологічного аудиту.

№	Основні інноваційні заходи	Очікуваний результат	Орієнтовний період розробки та впровадження
1	2	3	4
1.	Створення Департаменту екологічного менеджменту		
2.	Розробка та затвердження програми охорони навколишнього природного середовища та екологічної безпеки Товариства після затвердження Кабміном Стратегії розвитку ПАТ «Укрзалізниця» на 2017-2021 роки. Програма за напрямками повинна відповідати постанові Кабінету Міністрів України від 17 вересня 1996 року № 1147 (зі змінами) «Про затвердження переліку видів діяльності, що належать до природоохоронних заходів»	Зменшення забруднення навколишнього природного середовища, забезпечення раціонального використання та відтворення природних ресурсів, збереження здоров'я населення, інформаційне забезпечення природоохоронної діяльності, реалізація Стратегії розвитку ПАТ «Укрзалізниця» на 2017-2021 роки	2018
3.	Створення філії «Проектний науково-виробничий екологічний центр»	Підвищення економічної та екологічної ефективності основної діяльності за рахунок: ■ впорядкування та економії коштів при інструментально-лабораторному контролі за станом довкілля; Економії коштів при: ■ розробці та отриманні дозвільних документів на використання води та скиди стічних вод, викиди в атмосферу, поводження з відходами; ■ розробці оцінки впливу на довкілля (ОВД); ■ розробці стандартів підприємства та інших нормативних актів Компанії. Проведення навчання з підвищення кваліфікації працівників Товариства	2018-2019
4.	Розробка та впровадження в роботу залізничного транспорту системи АІС «Екологія»	Підвищення економічної та екологічної ефективності основної діяльності за рахунок: ■ вдосконалення системи екологічного менеджменту; ■ зменшення втрат робочого часу на оброблення інформації екологічного спрямування та підготовку державної та відомчої статистичної звітності	2018
5.	Впровадження на каналізаційних очисних спорудах галузі систем біотестування та автоматичного лабораторного контролю	Підвищення економічної та екологічної ефективності основної діяльності за рахунок зменшення втрат робочого часу на лабораторний контроль, оплати екологічного податку, моніторинг роботи споруд	2019-2021
6.	Організація та проведення моніторингу стану забруднення ґрунтів у смузі відведення залізничного транспорту	Захист життя та здоров'я людей	2019-2021
7.	Оснащення відбудовних (пожежних) поїздів обладнанням та матеріалами для ліквідації наслідків аварійних ситуацій з небезпечними вантажами, що призводять до забруднення довкілля	Оперативне забезпечення ліквідації наслідків аварійних ситуацій та відповідно зменшення розмірів можливих економічних санкцій з боку державних контролюючих органів у сфері охорони навколишнього природного середовища до залізничного транспорту за забруднення довкілля	2018-2021
8.	Впровадження роздільного збирання побутових відходів на об'єктах ПАТ «Укрзалізниця»	Економія коштів на утилізацію відходів, використання відходів як вторинної сировини	2018-2019

Інвестуємо в охорону довкілля

За даними державного статистичного спостереження по формі № 1-екологічні витрати на охорону навколишнього природного середовища ПАТ «Укрзалізниця» у 2017 році витрачено 434,906 млн грн, серед них на охорону атмосферного повітря – 25,739 млн грн, очищення стічних та зворотних вод – 90,623 млн грн, поводження з відходами виробництва – 29,945 млн грн, захист і реабілітацію ґрунту, підземних і поверхневих вод – 73,426 млн грн, зниження шумового і вібраційного впливу – 23,228 млн грн, збереження біорізноманіття і середовища існування – 183,058 млн грн, радіаційну безпеку – 0,319 млн грн, інші напрями природоохоронної діяльності – 8,568 млн грн власних коштів галузі.

Загальні капітальні інвестиці та поточні витрати ПАТ «Укрзалізниця» на охорону навколишнього природного середовища, тис. грн



Витрати за рахунок капітальних інвестицій склали 40,983 млн грн, з них витрати на капітальний ремонт основних засобів природоохоронного призначення – 27,823 млн грн.

До капітальних інвестицій, які здійснюються з метою охорони навколишнього природного середовища, належать витрати звітного року на будівництво нових, розширення, реконструкцію, реставрацію, технічне переобладнання діючих об'єктів, капітальний ремонт та придбання обладнання природоохоронного призначення довгострокового користування.

Основні інвестиції:

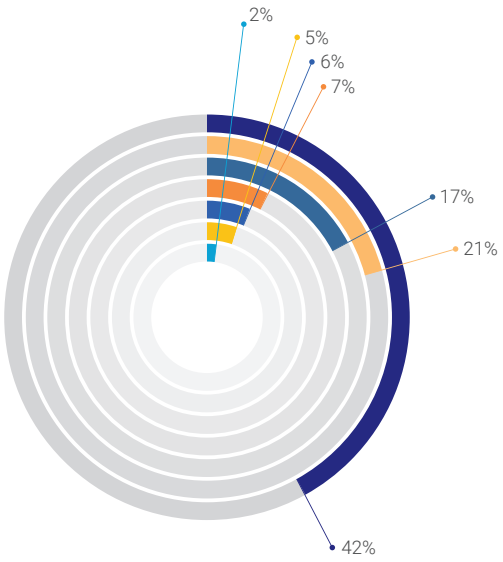
- модернізація автотранспорту з установкою газового обладнання – 393,8 тис. грн;
- впровадження геліосистем – 1,212 млн грн;
- переведення на електроопалення – 1,452 млн грн;
- ремонт очисних споруд та обладнання, мереж до них, флотаційних установок – 1,052 млн грн;
- впровадження світлодіодного освітлення та заміна люмінесцентних ламп на енергозберігаючі – 4,2 млн грн;
- укладка безстикової колії – 20,480 млн грн;
- захист ґрунтів від замазучування (використання машин типу РМ), проектування об'єкту «Капітальний ремонт земляного полотна» - 6,699 млн грн;
- заходи з метою охорони лісових насаджень, серед них придбання та ремонт кущорізів тощо – 2,619 млн грн.

До поточних витрат на охорону навколишнього природного середовища належать витрати, які здійснюються на підтримку (утримання та експлуатацію) об'єкта (основних засобів природоохоронного призначення) в робочому стані та які входять до складу витрат поточного періоду.

До витрат «інші напрями природоохоронної діяльності» належать загальні по підприємству (експлуатаційні) витрати за відповідною номенклатурою статей, що пов'язані з утриманням апарату служб охорони навколишнього середовища, витрати на консультації, надання загальної освіти чи навчання з природоохоронних питань і поширення екологічної інформації.

До оплати послуг природоохоронного призначення належать оплата наданих підприємству послуг природоохоронного призначення за відповідними напрямами, які включають платежі спеціалізованим організаціям (підприємствам) за відведення та очищення зворотних вод, вивезення, приймання, збереження, перероблення та знищення відходів, рекультивацію земель, зняття, зберігання, використання родючого шару ґрунту, оплату консультаційних послуг тощо.

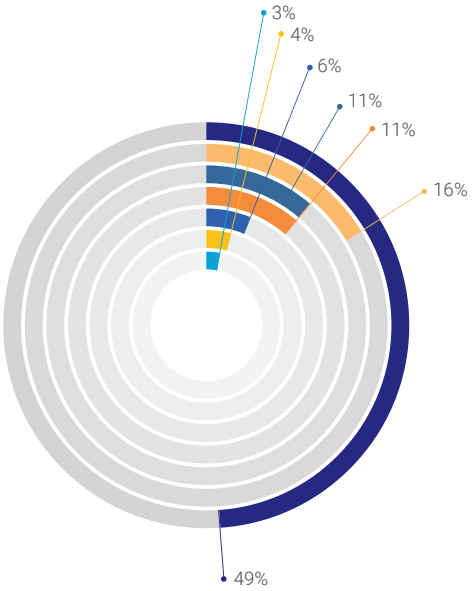
Структура витрат за напрямками природоохоронних заходів, 2017



Всього капітальних інвестицій і поточних витрат на охорону НПС, (100%), зокрема:

- збереження біорізноманіття і середовища проживання
- охорона атмосферного повітря і зміни клімату
- очищення зворотних вод (включаючи запобігання та очищення скидів у поверхневі води)
- зниження шумового і вібраційного впливу (за винятком заходів з метою охорони праці)
- захист і реабілітація ґрунту, підземних і поверхневих вод (включаючи усі види усунення забруднення)
- інші напрямки природоохоронної діяльності
- поводження з відходами (включаючи компостування сміття, утилізацію)
- радіаційна безпека (за винятком заходів для запобігання аваріям і катастрофам)

Структура витрат за напрямками природоохоронних заходів, 2016



Всього капітальних інвестицій і поточних витрат на охорону НПС, (100%), зокрема:

- інші напрямки природоохоронної діяльності
- зниження шумового і вібраційного впливу (за винятком заходів з метою охорони праці)
- збереження біорізноманіття і середовища проживання
- поводження з відходами (включаючи компостування сміття, утилізацію)
- захист і реабілітація ґрунту, підземних і поверхневих вод (включаючи усі види усунення забруднення)
- охорона атмосферного повітря і зміни клімату
- очищення зворотних вод (включаючи запобігання та очищення скидів у поверхневі води)
- радіаційна безпека (за винятком заходів для запобігання аваріям і катастрофам)

В структурі Товариства проводиться робота з екологічного виховання підростаючого покоління

Наприклад, на Запорізькій дитячій залізниці регіональної філії «Придніпровська залізниця», яка експлуатує 9,4 км вузькоколійного полотна зі станцією та сімома пасажирськими платформами, постійно навчається біля 1,5 тис. дітей віком 12-14 років. Тут висаджено та доглядається багато рідкісних видів дерев та кущів, квітів та інших рослин, є зимовий сад і кактусарій, працюють тераріум та акваріумний зал, зоологічний куток, у якому мешкають понад сотня різних тварин та птахів. На базі дитячої залізниці «Мала Південна» регіональної філії «Південна залізниця» працює факультатив «Основи екології рідного краю та залізниці» для учнів 6-9 класів загальноосвітніх шкіл.

10-11 листопада 2017 року на Запорізькій дитячій залізниці було організовано та проведено XIII Всеукраїнський екологічний фестиваль «Залізничний транспорт та екологія», на якому дитяча залізниця «Мала Південна» представила проект на тему: «Утилізація відходів у вигляді опалого листя з отриманням паливних та удобрювальних матеріалів».

На виконання Указу Президента України «Про День довкілля», рішення Уряду щодо проведення щорічної всеукраїнської акції з благоустрою «За чисте довкілля» та вказівки ПАТ «Укрзалізниця» від 06.04.2017 № Ц/4-25/769/17 у квітні-травні 2017 року залізничниками було виконано значні об'єми робіт з поліпшення стану навколишнього природного середовища на територіях виробничих підрозділів та прилеглих населених пунктів. У цих роботах взяли участь понад 127 тис. працівників залізничного транспорту, які упорядкували 739 га газонів, ліквідували біля двох тис. несанкціонованих сміттєзвалищ, більшість із яких розташовувались на територіях населених пунктів, прилеглих до земель залізничного транспорту, висадили близько 21 тис. дерев та кущів. Площа прибраних територій перевищила 7,18 тис. га. Проводилися роботи щодо упорядкування території дитячих, спортивних та господарських майданчиків, фарбування бордюрів, парканів, огороджень, побілення дерев, облаштування пам'ятників та обелісків воїнам Великої Вітчизняної війни, здійснення ремонту та приведення до належного санітарно-естетичного стану об'єктів інфраструктури.

Використання та охорона земель

Станом на 31.12.2017 регіональні філії та філії ПАТ «Укрзалізниця» займають площу 236,134 тис. га, серед них зайнятих захисними лісонасадженнями 80,329 тис. га.
Площа земель, на які отримано державні акти, складає 198,084 тис. га.

Плата за користування землею склала за даними річних звітів регіональних філій та філій 1 223,6 млн грн.
Одними з важливих чинників є забруднення та засмічення ґрунтів територій виробничих підрозділів і ґрунтів прилеглих сільськогосподарських угідь хімічними речовинами при перевезенні і складуванні мінеральних добрив, вугілля і руд, аварійних ситуаціях при транспортуванні нафтопродуктів, розливів паливно-мастильних матеріалів та інших небезпечних речовин, застосування пестицидів для знищення рослинності, розміщення промислових і побутових відходів у несанкціонованих місцях переважно місцевим населенням, а також внаслідок скидів господарсько-побутових стоків з пасажирських вагонів.

Дані щодо використання земель у 2017 році

Назва регіональної філії (філії)	Площа зайнятих земель, га		Площа земель, на які отримані державні акти, га	Плата за землю, грн
	Всього	Серед них зайнятих захисними лісонасадженнями		
Донецька	42 801,4168	8 916,4800	42 202,2988	85 778 587,92
Львівська	35 304,3489	11 176,1368	4 488,4843	232 420 094,6
Одеська	43 333,7183	17 440,1730	43 197,8113	310 362 230,00
Південна	28 608,9545	12 045,5100	28 608,9545	181 276 354,20
Південно-Західна	49 582,5131	20 443,1491	43 335,9635	483 303,67
Придніпровська	33 918,3547	10 293,9600	33 734,3217	342 390 865,54
Всього по регіональних філіях	233 549,3063	80 315,4089	195 567,8341	1 152 711 436
ДВРЗ	58,7478	0	52,7652	9 898 100,37
СВРЗ	28,09	0,8	28,09	740 443,15
ПВРЗ	54,5429	0	54,5429	2 338 951,86
РВК	22,0628	0	22,0628	1 266 100
ЦРЕКМ	85,6436	0	66,5795	676 074,69
ЦУП	1381,6218	11,2	1391,9805	10 778 324,45
СтШПЗ	4,9829	0	4,9829	147 000
Вприлад	3,19	0	3,19	363 295
Ліски	172,5929	1,2	170,6231	11 020 987,81
ЦСЗ	10,5099	0	10,5099	243 553,10
УЗШК	0	0	0	0
ЦЗВ	8,7731	0	8,2073	826 491,91
ЦН	2,32	0	2,32	3 257 000
ГІОЦ	1,1704	0	0,8504	372 408,62
ЦПРП	4,4745	0	4,4745	36 100,00
НДКТІ	3,5525	0	0	370 596,08
ПВІЗТ	0,6494	0	0,6494	117 105,00
ФБМЕС	0	0	0	0
ПК	495,422	0	452,911	18 764 308,40
Енергоремтранс	210,1109	0	210,1109	0
ЦОЗ	35,53942	0	31,42382	9 453 365,80
ЄРЦ	0,301	0	0,2783	190 233,40
ЕЕЦ	0	0	0	0
Всього по філіях	**2 584,29782**	**13,2**	**2 516,55242**	**70 860 439,64**
Усього по ПАТ	**236 133,6041**	**80 328,6089**	**198 084,3865**	**1 223 571 876**

З метою зменшення впливу на ґрунти Товариством у 2017 році експлуатувався рухомий склад із замкнутою, екологічно чистою системою збору господарсько-побутових стоків, без прямого їх скидання в навколишнє середовище. Зокрема: філією «Пасажирська компанія» було задіяно 596 пасажирських вагонів, регіональною філією «Львівська залізниця» - 6 од. рухомого складу, філією «Українська залізнична швидкісна компанія» - 14 електропоїздів, а також 2 одиниці рухомого складу по 5 вагонів локомотивної тяги, обладнані вакуумними туалетами.

Використання та охорона водних ресурсів

Відповідно до річних звітів на балансі регіональних філій та філій Товариства перебуває 741 артезіанська свердловина.

Поверхневі водозабори обладнані спеціальними рибозахисними пристроями згідно з проектною документацією.

Всього забрано води за 2017 рік 24,652 млн м³, з них із власних джерел – 14,971 млн м³, що на 1,605 млн м³, або 6,5 %, менше порівняно з 2016 роком; втрачено 4,696 млн м³, що складає 19 % від загальної кількості забраної води. Значення поточних галузевих втрат передбачені у Порядку розроблення та затвердження технологічних нормативів використання питної води підприємствами, які надають послуги з централізованого водопостачання та/або водовідведення, затвердженого наказом Міністерства регіонального розвитку, будівництва та житлово-комунального господарства України від 25.06.2014 № 179, зареєстрованого в Міністерстві юстиції України від 03.09.2014 № 1062/25839.

Обсяг водоспоживання в 2017 році регіональними філіями та філіями ПАТ «Укрзалізниця» склав 10 940,23 тис. м³, що на 22 % більше порівняно з попереднім періодом, серед них: на виробничі потреби – 5 456,065 тис. м³ (50 % всієї використаної води), на госпитні 5 484,165 тис. м³ (50 %). Збільшення використання може бути пов'язане із наданими даними про використання води філією ФБМЕС («Центр будівельно-монтажних робіт та експлуатації будівель і споруд»). За річними звітами регіональних філій за 2016 рік службами БМЕС використано 1,991 млн м³, у звіті філії ФБМЕС використання складає 3,633 млн м³, при цьому збільшення використання філією чомусь відбулося при майже незмінній кількості забору поверхневих вод та зменшенні забору підземних вод і втрат при транспортуванні. Обсяг водоспоживання регіональними філіями склав 3,384 млн м³, що на 4,57 млн м³ менше порівняно з 2016 роком. На виробничі потреби залізниць припало 1,659 млн м³ (49 % всієї використаної води), на госпитні – 1,725 млн м³ (51 %).

Зменшення використання води регіональними філіями переважно відбулося за рахунок створення філій ПК та ФБМЕС, виробничі підрозділи яких вийшли із структури регіональних філій, але відсоткове співвідношення використання води між залізницями майже не змінилось.

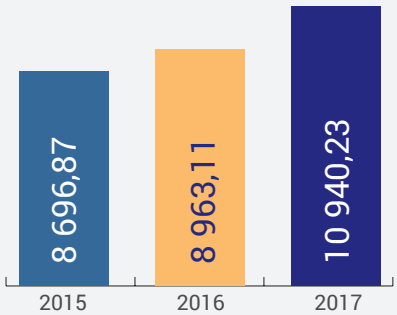
Забір води здійснюється на основі дозволів на спецводокористування.

Загальні об'єми використання води в системах оборотного та повторного водопостачання регіональних філій та філій у 2017 році склали 3,943 млн м³ (3,730 млн м³ в оборотних системах та 0,213 тис. м³ в повторних системах), що на 1,489 млн м³ (на 28 %) менше проти попереднього року.

Відповідно до річних звітів на балансі філій Товариства перебуває:

- водосховищ 45 (ФБМЕС – 43 (з них 2 не експлуатується), ЦУП - 2);
- артезіанських свердловин 741.

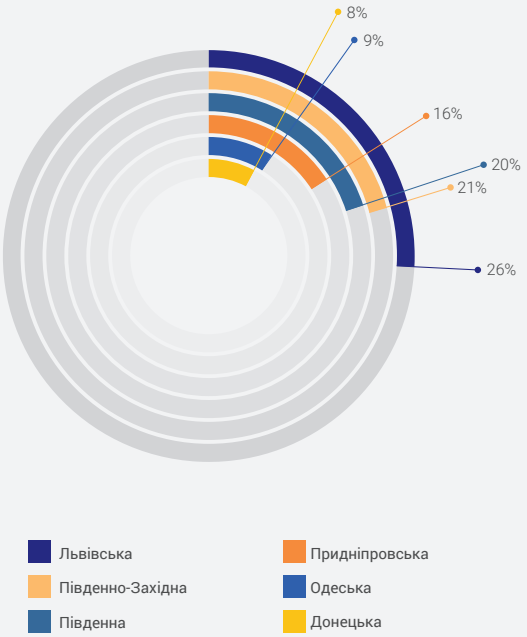
Використання води ПАТ «Укрзалізниця», тис. м куб.



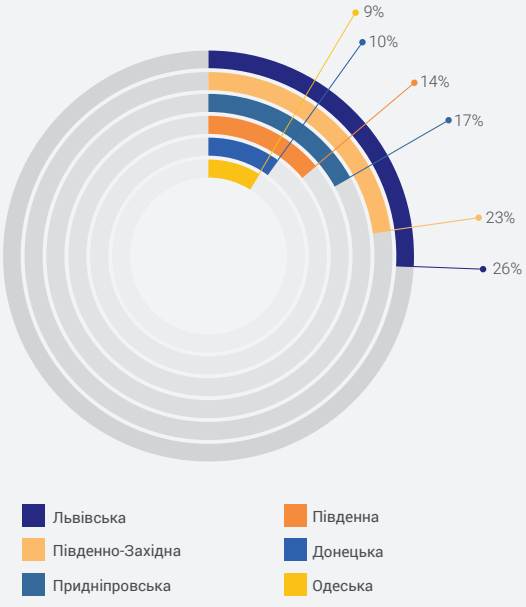
Обсяг водоспоживання в 2017 році філіями ПАТ «Укрзалізниця» склав 7 556,322 тис. м³, що у 7,5 разів більше порівняно з попереднім періодом, серед них: на виробничі потреби – 3 796,948 тис. м³ (50 % всієї використаної води), на госпитні 3 759,374 тис. м³ (50 %). Збільшення об'єму водоспоживання відбулося у зв'язку із створенням у 2017 році філій ФБМЕС і ПК та надання ними звітів про роботу з охорони навколишнього природного середовища за 2017 рік.

Загальні витрати води в системах оборотного та повторного водопостачання філіями склали 1 446,8 тис. м³, з яких 1 158,8 тис. м³, або 80,1 %, припадає на оборотні системи філії ДВРЗ.

Обсяг використання води регіональними філіями у 2017 році, %



Обсяг використання води регіональними філіями у 2016 році, %



Стаціонарні джерела викидів

Відповідно до річних звітів регіональних філій та філій Товариства у виробничих підрозділах обліковується 16 173 од. стаціонарних джерел викидів (2016 рік – 15 672 од.), з них організованих 10 568 од. (2016 рік – 10 446 од.), обладнаних газоочисними установками (ГОУ) – 943 од. (2016 рік – 1 016 од.). Всього ГОУ – 953 од. З них несправних – 39 од.; в робочому стані, але законсервованих – 104, таких, що працюють неефективно – 3 од. (у регіональних філіях «Одеська залізниця», «Південно-Західна залізниця» та філії ЦУП). 370 об'єктів виробничих підрозділів взято на державний облік в галузі охорони атмосферного повітря (2016 рік – 387 об'єктів). Кількість стаціонарних джерел викидів порівняно з 2016 роком збільшилась за рахунок реконструкції котелень та систем опалення регіональними філіями та філіями з подальшим проведенням інвентаризації джерел забруднення навколишнього природного середовища та розробки обґрунтувальних документів для отримання дозволів на викиди забруднюючих речовин в атмосферне повітря стаціонарними джерелами.

Викиди забруднюючих речовин від стаціонарних джерел у 2017 році склали 3,246 тис. т та зменшилися порівняно з минулим роком лише на 1 %.

Основними речовинами, що викидаються від стаціонарних джерел в атмосферне повітря, залишаються: речовини у вигляді суспендованих твердих часток – 1,031 тис. т (37,7 % від загальних викидів); оксид вуглецю – 0,879 тис. т (27,1 %); неметанові леткі органічні сполуки – 0,515 тис. т (15,9 %); діоксид та інші сполуки сірки – 0,406 тис. т (12,5 %); сполуки азоту – 0,321 тис. т (9,9 %). Порівняно з 2016 роком обсяги викидів оксиду вуглецю та метану зросли на 1,9 % і 30 % відповідно, обсяги викидів діоксиду сірки та сполук азоту скоротилися на 14,9 % та 6,9 % відповідно.

Крім того, в атмосферне повітря надійшло 181,349 тис. т (на 0,1 % менше порівняно з 2016 роком) діоксиду вуглецю - основного парникового газу, який впливає на зміну клімату.

Найбільше викидів припадає на структурні/виробничі підрозділи філій: «Пасажирська компанія», «Одеська залізниця», «Центр управління промисловістю», «Центр будівельно-монтажних робіт та експлуатації будівель та споруд» та «Донецька залізниця».

Викиди забруднюючих речовин в атмосферне повітря порівняно з 2016 роком зменшилися лише на 1 % за рахунок збільшення викидів філіями ДВРЗ, ЦРЕКМ, ЦУП, Ліски, УЗШК, ЦПРП з об'єктивних причин (зростання випуску нових вагонів, об'ємів виробництва, введення в експлуатацію твердопаливних котлів для забезпечення теплопостачання об'єктів Дніпровського відділення філії «Ліски», збільшення використання природного газу філіями УЗШК та ЦПРП).

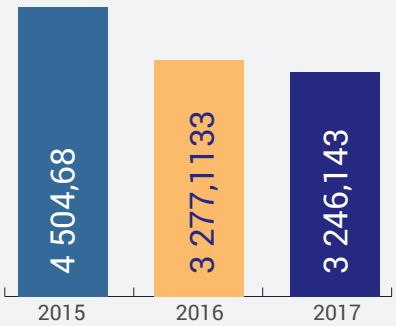
Загальний обсяг викидів частково зменшився і за рахунок продовження робіт щодо модернізації котелень, систем опалення, переведення котелень на електроопалення, проведення еколого-теплотехнічної налагодки котлів, а також модернізації, ремонту пилогазоочисних установок та інших заходів.

№ з/п	Найменування забруднюючих речовин	2016 рік		2017 рік	
		Сумарні викиди забруднюючих речовин т/рік	%	Сумарні викиди забруднюючих речовин т/рік	%
1	Метали та їх сполуки	40,045	1,2	39,400	1,2
2	Речовини у вигляді суспендованих твердих частинок	1 000,624	30,5	1 031,313	31,7
3	Сполуки азоту	345,04	10,5	321,268	9,9
4	Діоксид та інші сполуки сірки	476,732	14,6	405,535	12,5
5	Оксид вуглецю	862,047	26,3	878,613	27,1
6	Неметанові леткі органічні сполуки (НМЛОС)	519,152	15,9	515,072	15,9
7	Метан	27,315	0,8	35,610	1,1
8	Інші	6,158	0,2	19,332	0,6
	Всього	3 277,113	100	3 246,143	100

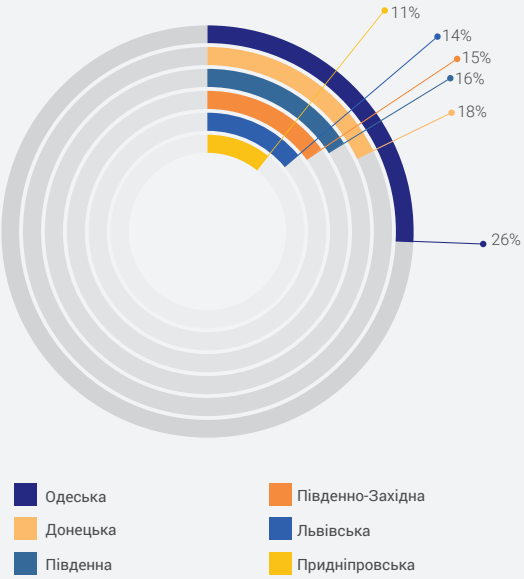
З метою зменшення викидів забруднюючих речовин в атмосферне повітря у наступні роки від опалення пасажирських вагонів вугіллям філією «Пасажирська компанія» здійснюються поетапні заходи:

- у 2017 році придбано 50 пасажирських вагонів, відремонтовано в обсязі капітально-відновлювального ремонту 50 пасажирських вагонів з переведенням на комбіновану систему електроопалення відповідно до Програми оновлення рухомого складу ПАТ «Укрзалізниця»;
- 29.12.2017 введено в експлуатацію систему електроопалення пасажирських вагонів 3000В на ст. Київ-Пасажирський технічна, що дозволило зменшити кількість поїздів на опаленні вугіллям на 27 одиниць, що склало 353 вагони та підключити їх до системи електроопалення.

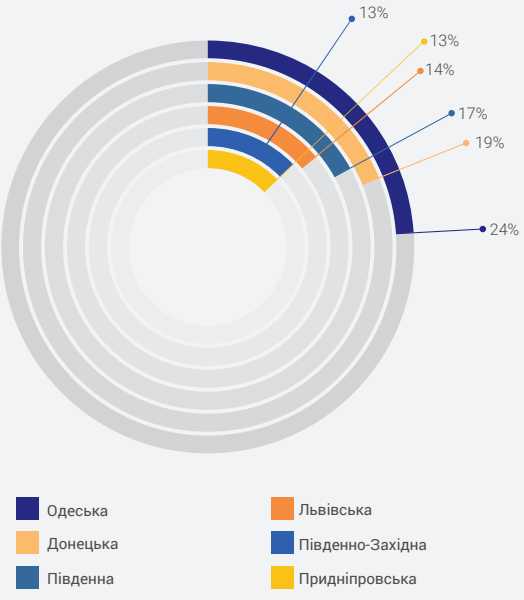
Викиди забруднюючих речовин від стаціонарних джерел ПАТ «Укрзалізниця», тонн



Обсяги викидів забруднюючих речовин в атмосферне повітря у 2017 році по регіональних філіях, %



Обсяги викидів забруднюючих речовин в атмосферне повітря у 2016 році по регіональних філіях, %



Об'єм скидання стічних вод

Відповідно до річних звітів регіональних філій та філій виробничі підрозділи Товариства мають 69 джерел скидів стічних вод у водні об'єкти.

Загальне відведення зворотних вод у водойми склало 6,417 млн м³, що на 0,131 млн м³, або на 2 %, більше попереднього року у зв'язку з погодними умовами, які викликали великий приплив води у виробничих підрозділах Бехівський кар'єр, Клесівський кар'єр, Томашгородський кар'єр тощо.

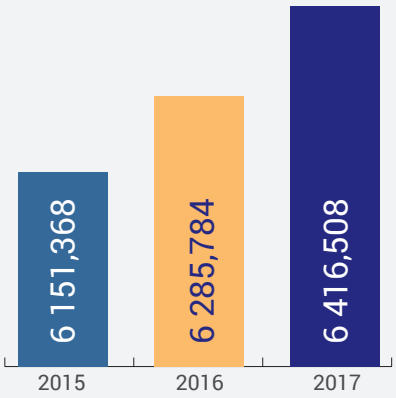
Для зменшення забрудненості стічних вод та запобігання забрудненню водних ресурсів упродовж року структурними підрозділами регіональних філій виконано наступні роботи:

- ремонт, ревізія та очистка каналізаційних мереж і колодязів (Донецька залізниця);
- ремонт каналізаційних мереж (Одеська залізниця);
- профілактичний ремонт нафтовловлювачів РПЧ-3, ДН-3, ТЧ-1 та ТЧ-7; поточний ремонт каналізаційних мереж у РПЧ-3 та РПЧ-2 (Львівська залізниця);
- промивка фільтрів, каналізаційної мережі та дренажних решіток по КМС-213; постійний огляд мережі та обладнання з метою контролю сталої роботи водовідвідної системи (Південна залізниця);
- очистка первинних відстійників, технічне обслуговування локальних очисних споруд, очищення та технічне обслуговування каналізаційних мереж (Південно-Західна залізниця).

Журнали обліку якості стічних вод ведуться згідно з розпорядженням від 06.06.2016 № ЦЦТех-4/226 «Щодо організації первинного обліку та використання води».

Облік кількості стічних вод регіональні філії та філії здійснюють за допомогою приладів обліку за добовою продуктивністю насосів (розпорядження від 06.06.2016 № ЦЦТех-4/226).

Відведення зворотних вод у водойми підрозділами ПАТ «Укрзалізниця», тис. м куб.



Аналіз утворених відходів

Ми керуємось:

Відповідно до статті 2 Закону України «Про відходи» законодавство про відходи складається із законів України «Про охорону навколишнього природного середовища», «Про металобрухт» та інших. Однак Закон України «Про металобрухт» регламентує, що Закон України «Про відходи» не поширюється на відносини, що виникають у процесі здійснення операцій з металобрухтом, є неузгодженості в трактуванні окремих положень вищезазначених законодавчих актів.

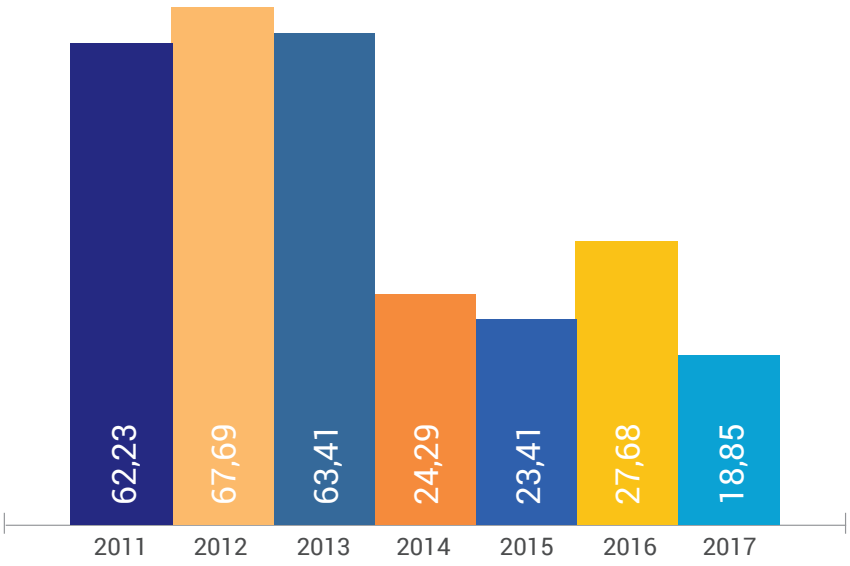
Специфічною особливістю виробничих підрозділів Товариства є багатоплановість виконуваних виробничих процесів, пов'язаних з перевезенням вантажів та пасажирів, ремонтом рухомого складу і магістралей, будівництвом нових залізничних колій і об'єктів, допоміжна господарська діяльність. Різнорідна їх робота обумовлює значну номенклатуру відходів, що утворюються при здійсненні цієї діяльності.

Протягом 2017 року у Товаристві утворилося 109,416 тис. тонн відходів проти 124,024 тис. тонн у 2016 році, що на 12 % менше:

- на регіональних філіях – 62,593 тис. тонн проти 90,005 тис. тонн у 2016 році, що на 30 % менше, ніж у 2016 році;
- на філіях – 46,823 тис. тонн проти 34,019 тис. тонн у 2016 році, що на 37 % більше, ніж у 2016 році.

Значні ризики для здоров'я та навколишнього природного середовища становлять відходи I-III класів.

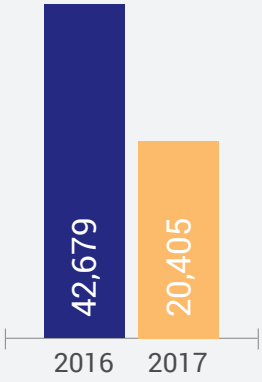
Фактично утворилось відходів 1-3 класу небезпеки на залізницях, тепер регіональних філіях за 2011-2017 роки, тис. тонн



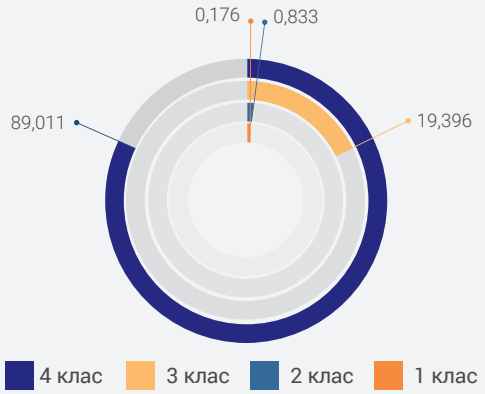
У процесі реформування Товариства створені філії «Пасажирська компанія» та «Центр будівельно-монтажних робіт та експлуатації будівель і споруд» і як наслідок з регіональних філій частина джерел утворення відходів була передана вищезазначеним філіям.

Відсоток утворення відходів по класах небезпеки в ПАТ «Укрзалізниця» за 2017рік, %

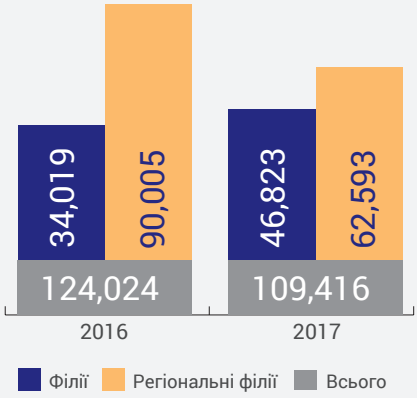
Фактично утворилось відходів 1-3 класу небезпеки в ПАТ «Укрзалізниця» за 2016-2017 роки, тис. тонн



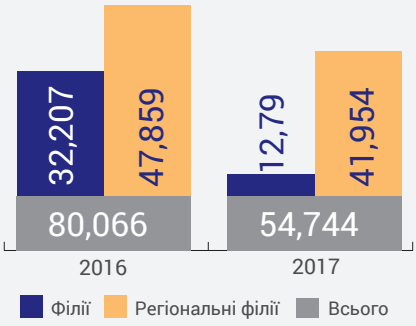
Фактично утворилось відходів 1-4 класу небезпеки в ПАТ «Укрзалізниця» за 2017 рік, тис. тонн



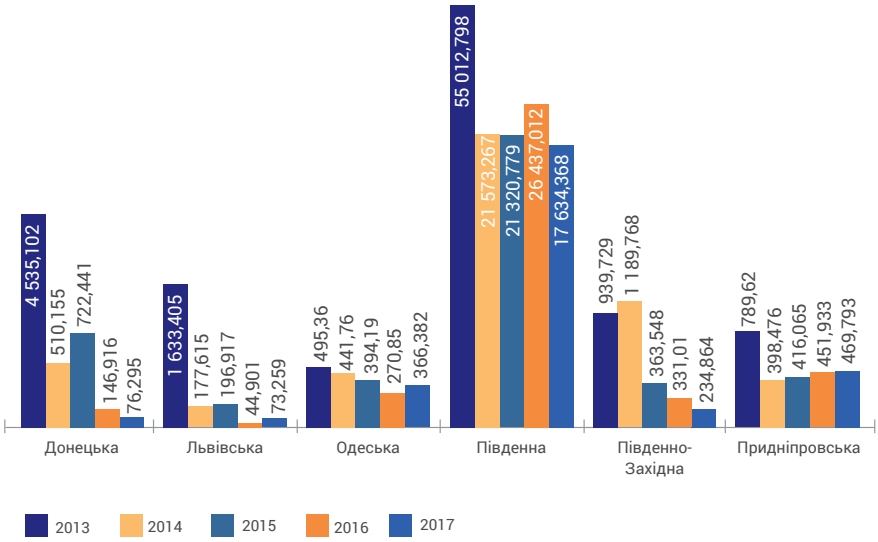
Фактично утворилось відходів в ПАТ «Укрзалізниця», тис. тонн



Наявність відходів в ПАТ «Укрзалізниця», тис. тонн



Фактично утворилось відходів 1-3 класу небезпеки за звітний період в розрізі залізниць, тонн



У цілому обсяг утворення відходів зменшився, що є позитивним фактором для Товариства.

Із загального обсягу утворених 109,416 тис. тонн відходів становили:

- IV класу небезпеки – 89,011 тис. тонн (у 2016 році – 81,345 тис. тонн), з них тверді побутові відходи – 42,945 тис. тонн (у 2016 році – 43,876 тис. тонн);
- III класу небезпеки – 19,396 тис. тонн (у 2016 році – 41,806 тис. тонн);
- II класу небезпеки – 0,833 тис. тонн (у 2016 році – 0,731 тис. тонн);
- I класу небезпеки – 0,176 тис. тонн (у 2016 році – 0,143 тис. тонн).

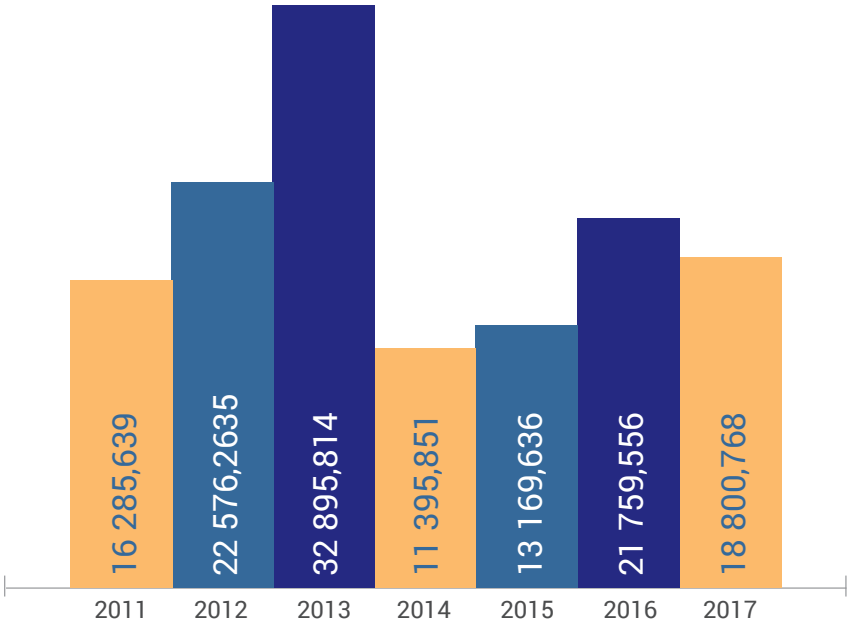
Утворення відходів I та II класу небезпеки збільшилося на 13 % та 23 % відповідно.

Аналіз наявних відходів

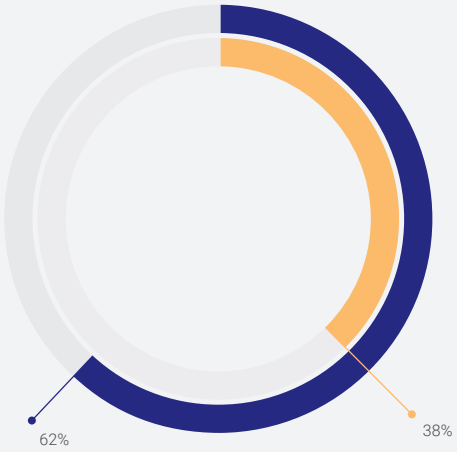
Із загального обсягу наявних відходів розподіл за класами небезпеки виглядає таким чином:

- IV класу небезпеки – 34,028 тис. тонн, з них тверді побутові – 0,050 тис. тонн;
- III класу небезпеки – 19,956 тис. тонн;
- II класу небезпеки – 0,627 тис. тонн;
- I класу небезпеки – 0,132 тис. тонн.

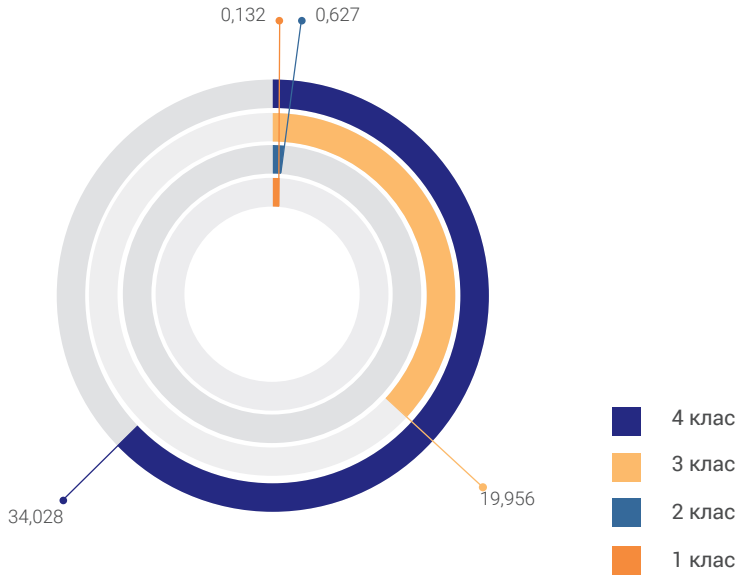
Наявність відходів 1-3 класу небезпеки на залізницях України, зараз регіональних філій, 2011-2017 роки, тонн



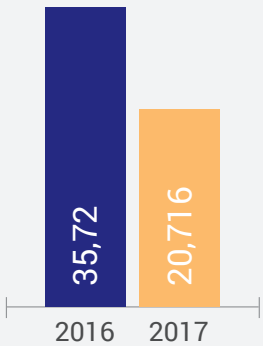
Відсоток наявних відходів за класами небезпеки в ПАТ «Укрзалізниця» за 2017 рік, %



Наявність відходів 1-4 класу небезпеки в ПАТ «Укрзалізниця» за 2017 рік, тис. тонн



Наявність відходів 1-3 класу небезпеки в ПАТ «Укрзалізниця» за 2016-2017 роки, тис. тонн



Штрафи за звітний період:

Загалом показники екологічної безпеки у виробничих підрозділах галузі характеризуються зниженням негативного впливу на довкілля упродовж останніх років. При цьому природоохоронні заходи, які щорічно реалізуються в галузі, переважно дозволяють забезпечувати встановлені державою у Законі України «Про Основні засади (стратегію) державної екологічної політики України на період до 2020 року» завдання зменшення до базового 2010 року у цілому негативного впливу на стан природних ресурсів. Зокрема планувалось зменшення обсягу викидів забруднюючих речовин в атмосферне повітря до 2015 р. на 10 %; зменшення до 2020 р. на 20 % скиду недостатньо очищених зворотних вод. Станом на сьогодні невирішеними залишаються питання зменшення обсягу викидів двоокису вуглецю (парниковий газ) в атмосферне повітря та збільшення до 2020 року в 1,5 раза обсягу заготівлі, утилізації та використання відходів як вторинної сировини.

У звітному році оштрафовано 19 (у 2016 році 169) посадових осіб на загальну суму 2 958 грн, (у 2016 році – на 40 324 грн), яка повністю сплачена та висунуто претензії на суму 3,645 млн грн (у 2016 році – 3,903 млн грн), з них сплачено 1,152 млн грн (у 2016 році – 0,182 млн грн), а інша сума не підлягає сплаті, оскільки не має відповідного судового рішення.

Плани на 2018-2021 роки

Охорона атмосферного повітря:

- заміна під час проведення капітальних ремонтів тепловозів застарілих двигунів на сучасні, енергоефективні та екологічно чисті;
- переведення котелень на екологічно чисті види палива та будівництво нових котелень на альтернативному паливі;
- підвищення ефективності використання теплової енергії для опалення виробничих приміщень;
- обладнання щебеневих машин локальними установками для розпилення води коефіцієнтом пилоподавлення не менше 90 - 95 %;
- обладнання колійних, транспортних та землерийних машин каталітичними фільтрами з коефіцієнтом нейтралізації шкідливих речовин не менше 80 %;
- закупівля сучасних тепловозів, які оснащені двигунами із підвищеними екологічними показниками;
- придбання сучасного діагностичного обладнання для пункту екологічного контролю за викидами тепловозних дизелів;
- переоснащення 210 вагонів, обладнаних котельними установками зі спалювання кам'яного вугілля, на вагони з електричним опаленням;
- впровадження сучасних систем пиловловлювання від основного обладнання виробничих підрозділів;
- укладка безстикових залізничних колій, застосування амортизуючих підрельсових підкладок, впровадження сучасних ресорних механізмів.

Охорона та використання водних ресурсів:

- впровадження водозберігаючих технологій, систем зворотного водопостачання;
- будівництво очисних споруд з очистки зворотних вод, що скидаються без очистки або на рельєф місцевості;
- реконструкція та модернізація водопровідних споруд;
- технічне переоснащення насосних станцій та будівництво флотаційних установок;
- розробка проектів, створення та утримання зон санітарної охорони поверхневих та підземних вод.

Охорона та використання земельних ресурсів:

- впровадження туалетних комплексів в пасажирських потягах та станціях;
- проведення закупівлі рухомого складу (вантажних вагонів), який виключає розливи рідини та просипи сипучих матеріалів на залізничні колії та ґрунти.

Поводження з відходами:

- модернізація освітлення за рахунок заміни ртутьвмісних люмінесцентних ламп на світлодіодні;
- придбання контейнерів для зберігання твердих побутових відходів;
- розроблення стратегії у сфері поводження з відходами, які утворюються під час господарської діяльності.

Охорона рослинного світу:

- поліпшення санітарного стану лісонасаджень та смуги відведення залізничних колій.

Інші заходи:

- реконструкція інфраструктури залізничного транспорту у частині проведення електрифікації дільниць;
- вдосконалення системи моніторингу навколишнього природного середовища;
- проведення внутрішнього екологічного аудиту виробничих (структурних) підрозділів регіональних філій та філій ПАТ «Укрзалізниця» з метою впровадження міжнародного стандарту якості стану навколишнього природного середовища серії ISO 14000;

- використання екологічно чистих матеріалів при будівництві, модернізації та технічному переоснащенні об'єктів залізничного транспорту;

- придбання та забезпечення належної роботи пересувної екологічної лабораторії;

- створення у складі ПАТ «Укрзалізниця» структурного підрозділу «Виробничий центр залізничного транспорту з охорони навколишнього середовища», до повноважень якого належить розробка дозвільно-погоджувальної документації у сфері охорони довкілля;

- розміщення матеріалів природоохоронного спрямування в друкованих засобах масової інформації, розроблення поліграфічної продукції у вищезазначеній сфері;

- впровадження на базі галузевого інституту підвищення кваліфікації керівників та інженерно-технічних працівників курсу «Організація здійснення управління та контролю в галузі охорони навколишнього природного середовища та забезпечення екологічної безпеки на залізничному транспорті».

До Плану Управління екологічного менеджменту на 2018 рік включені наступні заходи:

- розроблення стратегії (концепції) екологічної політики ПАТ «Укрзалізниця»;

- організація проведення «Дня Довкілля» підрозділами ПАТ «Укрзалізниця»;

- розробка Інструкції щодо організації та проведення відомчого та виробничого екологічного нагляду (контролю) структурних (виробничих) підрозділів ПАТ «Укрзалізниця» з питання дотримання ними вимог законодавства у сфері охорони навколишнього природного середовища;

- здійснення інвентаризації стихійних (безхазяйних) сміттєзвалищ, розташованих на території земель залізничного транспорту;

- розроблення системи управління ризиками у сфері охорони навколишнього природного середовища в процесі господарської діяльності;

- здійснення планових заходів нагляду (контролю) регіональних філій та їх окремих виробничих (структурних) підрозділів з питань дотримання вимог природоохоронного законодавства та екологічної безпеки;

- створення Департаменту охорони навколишнього природного середовища та формування вертикалі управління екологічною безпекою.

Енергоефективність та енергозбереження

Енергоефективність та енергозбереження є одними з пріоритетних напрямів діяльності Товариства. Як державний монополіст на ринку залізничних перевезень Компанія усвідомлює свою відповідальність перед майбутніми поколіннями. ПАТ «Укрзалізниця» намагається активно впроваджувати новітні технології для освітлення, опалення і кондиціювання виробничих та адміністративних будівель. Це забезпечується використанням найуспішніших світових та вітчизняних практик управління споживанням паливно-енергетичних ресурсів. Стале поліпшення показників енергоефективності сприяє скороченню споживання енергії, збереженню ресурсів, зменшенню об'ємів викидів вуглекислого газу. У Товаристві розуміють, що скорочення енергоспоживання принесе користь не лише довкіллю та суспільству, а й буде сприяти зниженню собівартості й ціни продукції і тим самим впливати на конкурентоспроможність та величину отриманого прибутку. Діяльність у сфері енергозбереження та підвищення енергоефективності є обов'язковою умовою розвитку сталого бізнесу країни та здійснюється відповідно до вимог міжнародного стандарту ISO 50001:2011.

Енергоменеджмент – це постійна діяльність, спрямована на збереження енергоресурсів та їх ефективне використання, яка не закінчується впровадженням пілотних проектів і ґрунтується на перевірках, які включають моніторинг і вимірювання, внутрішні аудити та коригувальну діяльність, а також розробку і впровадження нових енергозберігаючих заходів.

Принципи Товариства в галузі енергоефективності:

- забезпечення підприємств, структурних підрозділів, філій, ПрАТ оперативними, аналітичними та прогнозованими даними у напрямах споживання ПЕР (паливно-енергетичних ресурсів) для прийняття управлінських рішень з питань енергоефективності та раціонального використання енергоресурсів;
- створення необхідних умов для забезпечення інформаційних потреб співробітників, підприємств, структурних підрозділів, філій, ПрАТ з питань енергозбереження, стану використання ПЕР, дієвості впровадження енергоощадних заходів, обладнання, технологій, матеріалів тощо;
- моніторинг стану енергоефективності у підприємствах, структурних підрозділах, філіях, ПрАТ та Товаристві в цілому;
- автоматизація, оперативний збір та опрацювання енергетичних показників з точки зору ефективності енергоспоживання;
- інформаційно-аналітичне забезпечення діяльності підрозділів, які займаються енергетичним обстеженням, популяризація енергозбереження та підвищення освітнього рівня працівників з питань ощадливого використання енергоресурсів;
- збільшення частки використання технологій із застосуванням відновлюваної енергетики;
- забезпечення інтегрованого підходу до зниження викидів парникових газів (CO_2) та зменшення негативного впливу на навколишнє середовище;
- реалізація у системі енергоменеджменту вимог міжнародного стандарту ISO 50001.

ПАТ «Укрзалізниця», маючи на меті скорочення та ефективне споживання паливно-енергетичних ресурсів за рахунок впровадження сучасних технологій, обладнання, організаційних заходів, планує подальше підвищення рівня привабливості та зниження собівартості перевізного процесу, а також забезпечення конкурентоспроможності Компанії, зокрема в умовах постійного зростання цін на енергоносії.

Ключові підходи до збереження енергоресурсів та їх раціонального використання:

- реалізація єдиної політики Товариства в сфері ефективного використання паливно-енергетичних ресурсів;
- аналіз факторів впливу на рівень втрат електроенергії у тяговій мережі постійного та змінного струму, виконання системних нормативних розрахунків рівня технологічних витрат, моніторинг та контроль дотримання нормативних показників;
- аналіз технічного стану систем обліку електроенергії на тягових підстанціях та рухомому складі;
- моніторинг стану обліку енергоресурсів на опалення та охолодження пасажирських вагонів;
- розроблення програм ефективного використання паливно-енергетичних ресурсів та забезпечення їх фінансування;
- удосконалення єдиної системи нормування питомих витрат ПЕР за напрямами споживання;
- розробка та контроль виконання заходів за результатами енергетичних обстежень;
- створення системи моніторингу використання ПЕР та забезпечення впровадження єдиної автоматизованої форми звітності;

- постійне збільшення частки використання альтернативних (відновлюваних) джерел енергії (залежно від рівня фінансування);

- організація навчання працівників, діяльність яких пов'язана з використанням паливно-енергетичних ресурсів на базі вищих навчальних закладів;

- проведення організаційних заходів (семінарів, нарад, секцій) з питань енергозбереження з метою підтримки високого рівня знань фахівців Товариства.

За 2017 рік проведено близько 120 енергетичних обстежень по підприємствах ПАТ «Укрзалізниця».

Основні завдання у сфері енергоменеджменту

- Реалізація корпоративної політики Товариства в частині забезпечення енергоефективності:
  - моніторинг витрат енергоресурсів;
  - нормування витрат енергоресурсів;
  - прогнозування витрат палива, мастильних матеріалів, теплоенергії та електроенергії;
  - розрахунок потреби у паливно-енергетичних ресурсах (ПЕР);
  - приймання та зберігання паливно-мастильних матеріалів;
  - розробка заходів з раціонального використання ПЕР та контроль за їх виконанням.

- Контроль, дотримання та аналіз питомих норм витрат ПЕР залежно від планових та фактичних об'ємів роботи:
  - на тягу поїздів;
  - на роботу машин і механізмів;
  - в теплоенергетиці;
  - в електроенергетиці.

- Аналіз ефективності діючої на підприємствах системи енергоменеджменту, підготовка вимог та пропозицій щодо її поліпшення відповідно до міжнародного стандарту ISO 50001:2011.

- Організація роботи регіональних філій, філій, ПрАТ з питань розробки заходів та впровадження енерго- та ресурсозберігаючих програм.

- Організація та проведення енергетичних обстежень у виробничих та структурних підрозділах з метою надання рекомендацій керівникам підрозділів апарату управління, регіональних філій, філій, ПрАТ щодо покращення ефективності використання енергоресурсів на основі отриманих результатів.

- Здійснення контролю за достовірністю обліку та статистичної звітності з використання паливно-енергетичних ресурсів.

- Надання пропозицій щодо перегляду нормативно-технічної бази. Розробка відповідних нормативних документів.

- Аналіз ефективності роботи виробничих підрозділів. Оцінка поточного стану енергоспоживання, визначення можливостей економії ресурсів.

На сьогодні Департаментом енергоменеджменту ведеться робота з реалізації корпоративної політики в частині впровадження нових енергозберігаючих технічних засобів, технологій та матеріалів, забезпечення контролю за виконанням перспективних та поточних програм енергозбереження, питомих норм та недопущення необґрунтованих перевитрат енергоресурсів з метою зменшення фінансового навантаження на придбання паливно-енергетичних ресурсів ПАТ «Укрзалізниця» та впливу шкідливих викидів на навколишнє середовище.

- Організація та впровадження засобів автоматизації процесів обліку та аналізу показників використання енергоресурсів.

- Розгляд та погодження технічних умов, завдань та пропозицій щодо застосування (придбання) енергоспоживаючого обладнання, техніки, технологій, зокрема при капітальному будівництві.

- Співпраця з Європейським банком реконструкції та розвитку у сфері енергоефективності.

- Організація професійної підготовки, перепідготовки та підвищення кваліфікації посадових осіб апарату управління, виробничих підрозділів регіональних філій, філій Товариства, які відповідають за нормування, аналіз та контроль витрат ПЕР.

- Проведення моніторингу використання дизельного палива на тягу поїздів тепловозами з допомогою електронних систем типу «БІС-Р» та «Дельта-СУ».

Проекти і програмні заходи

За ініціативою Департаменту енергоменеджменту у листопаді 2017 року спільно з Українським державним університетом залізничного транспорту було розпочато роботу з розробки нормативного документу «Порядок документального та електронного супроводження приймання, транспортування, зберігання, відпуску та обліку нафти і нафтопродуктів у виробничих (структурних) підрозділах ПАТ «Укрзалізниця». Наразі документ вже погоджений відповідними структурами та очікує введення у дію.

На постійній основі проводиться дослідження можливостей збереження та раціонального використання енергоресурсів за рахунок проведення енергетичних обстежень та аналізів споживання паливно-енергетичних ресурсів згідно статистичної та оперативної звітності, а також за підтримки Європейського банку реконструкції та розвитку розробляється Стратегія енергетичного менеджменту та Інформаційна система енергоменеджменту.

Результати оцінки підходів в сфері енергоефективності та енергозбереження відображаються у щомісячних, щоквартальних, піврічних та річних звітах з висвітленням ефективності всіх напрямів споживання енергоресурсів усіх структурних та виробничих підрозділів ПАТ «Укрзалізниця». Результати роботи доводяться до всіх регіональних філій, філій та ПрАТ з метою отримання повної інформації про слабкі місця у роботі та її подальше удосконалення з метою досягнення найкращих результатів.

Питання ресурсозбереження та впровадження сучасного енергоефективного обладнання, систем, технологій, тощо включаються до річних Програм енергозбереження (далі – Програма). Програма повністю описує витрати на впровадження енергозберігаючих заходів за напрямами споживання у грошовому вираженні, а також кількість зекономлених енергоресурсів. Додатково при складанні Програми та у своїй діяльності Департамент енергоменеджменту використовує законодавство України з питань енергоефективності та енергозбереження, застосування альтеративних джерел енергії, Енергетичну стратегію України на період до 2030 року, а також накази та розпорядження ПАТ «Укрзалізниця».

Програма енергозбереження на залізничному транспорті:

1. складається та виконується щорічно;

2. передбачає заходи зі збереження дизельного палива, електроенергії, котельно-пічного палива, що розподіляються за наступними напрямами:

- технічні заходи: впровадження енергозберігаючих технологій та нового енергоощадливого обладнання, впровадження нетрадиційних та відновлюваних джерел енергії та ін.;

- організаційно-технічні заходи: забезпечення енергоефективної організації руху поїздів, раціонального використання тягового рухомого складу та ін.;

- інші технічні заходи: модернізація самохідного рухомого складу, удосконалення обліку та контролю за витратами енергоресурсів, впровадження альтернативних видів палива та енергії та ін.

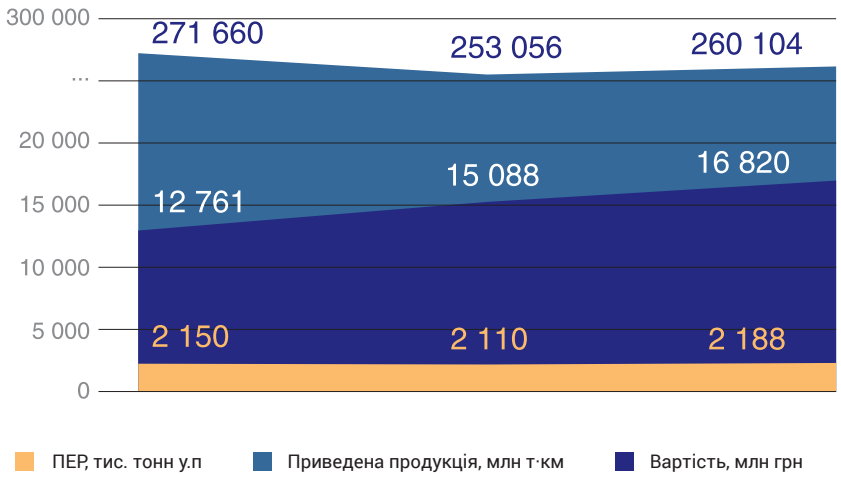
ДОКОНТАКТНОГО ДРОТУ 2м

Протягом 2017 року за Програмою енергозбереження виконано наступні завдання:

- зекономлено 13,5 тис. тонн палива в умовному обчисленні;
- відремонтовано близько 98 систем контролю витрат палива тяговим рухомим складом;
- забезпечено скорочення енергоємних неграфікових зупинок, резервного пробігу локомотивів, обмежень швидкості руху поїздів;
- модернізовано 8 локомотивів системами рекуперації;
- встановлено 120 систем автоматичного керування зовнішнім освітленням;
- закуплено та встановлено близько 1,4 тис. енергоощадних світлодіодних ламп;
- проведено модернізацію і ремонт 19 компресорних установок;
- замінено застарілі опалювальні прилади на сучасне електронагрівальне обладнання;
- додатково проведено санацію будівель, встановлено сучасні віконні системи, а також з метою збереження тепла проведено теплоізоляцію теплотрас.

Порівняно з 2016 роком фактичні загальні витрати на впровадження заходів Програми енергозбереження у 2017 році зросли на 30 %. Збільшено фінансування на модернізацію та заміну енергоємного обладнання на більш економічне, впровадження сучасного освітлення, забезпечення підприємств приладами обліку з високим класом точності та ін.

Динаміка зміни роботи, витрат та вартості енергоресурсів по ПАТ «Укрзалізниця» за 2015-2017 роки



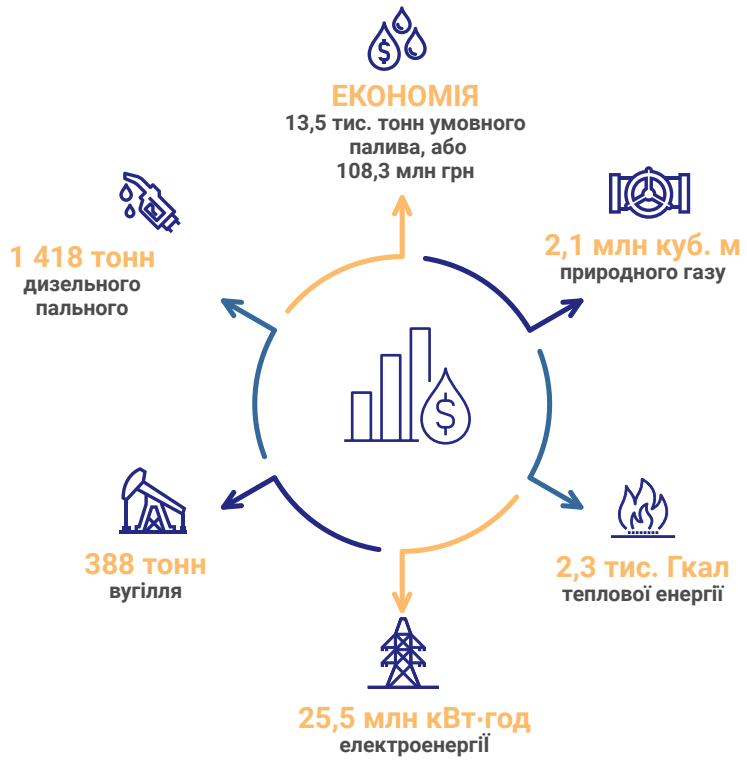
Діаграма показує сталу динаміку збільшення цін на енергоресурси, а також порівняно з 2016 роком позитивну динаміку загальної енергоємності діяльності Товариства - виконана робота збільшена на 2,8 % (з 253,1 до 260,1 млрд приведених т·км) при цьому споживання енергоресурсів збільшено на 2,1 % (з 2110 до 2188 тис. т у.п.).

Проведено близько 120 енергетичних обстежень з наданням рекомендацій щодо більш ефективного використання енергоресурсів та можливостей скорочення їх споживання.

Розроблено заходи зі зниження рівня умовних втрат та технологічних витрат, зокрема із оптимізацією обліку електроенергії.

Представники Товариства взяли участь у засіданнях Науково-технічної ради з питань енергозбереження, семінарі-нараді з питань ведення обліку та формування статистичної звітності та у «Міжнародній виставці «Енергоефективність, відновлювана енергетика 2017». Прийнято участь у розгляді проектів з енергоефективності та впровадження автоматизованих систем. Триває співпраця з Європейським банком реконструкції та розвитку у питаннях енергоефективності та ін.

Кількість зекономлених енергоресурсів від реалізації заходів Програми енергозбереження у 2017 році



Впровадження альтернативних джерел енергії у виробничих та структурних підрозділах ПАТ «Укрзалізниця»

Серед основних видів альтернативної енергії, що зараз використовуються у структурних підрозділах залізничного транспорту, є енергія сонця та землі.

У літній період у 19 виробничих підрозділах в системах гарячого водопостачання застосовуються водонагрівачі з сонячними колекторами, що дозволяють на тривалий час (травень-вересень) вивести з експлуатації котлоагрегати і бойлери.

Прикладом успішного використання комплексу сонячних водонагрівачів є геліосистема, введена у експлуатацію в філії «Українська залізнична швидкісна компанія» (2017 рік), що складається із 50 сонячних колекторів.

По регіональній філії «Одеська залізниця» сонячні системи підігріву води функціонують у виробничих підрозділах ТЧ Одеса-Сортувальна (ТД Арциз) та РПЧ Одеса-Застава-1.

У системах опалення, гарячого водопостачання та технологічних процесах використовуються 13 теплових насосів, які перетворюють енергію низького потенціалу, що накопичується в природних водоймах, ґрунті, повітрі, технологічних викидах, стоках, на теплову енергію, придатну для практичного використання.

Наприклад, теплові насоси експлуатуються в філії «Центр будівельно-монтажних робіт та експлуатації будівель і споруд» у виробничих підрозділах Харківського та Львівського територіальних управлінь. В моторвагонному депо Полтава з грудня 2013 року експлуатуються 2 теплові насоси, які забезпечують опалення і гаряче водопостачання будівлі пункту технічного обслуговування і цеху експлуатації замість газової котельні локомотивного депо Полтава.

Плани на 2018 рік та середньострокову перспективу:

1. Виконання розширених аналізів використання ПЕР, мастильних матеріалів за напрямами споживання по регіональних філіях, філіях, ПрАТ та департаментах ПАТ «Укрзалізниця», виконання якісних показників використання тягового рухомого складу та ін.

2. Організація розрахунку та погодження питомих норм витрат ПЕР залежно від планових та фактичних об'ємів роботи на тягу поїздів, на роботу машин і механізмів, в стаціонарній теплоенергетиці, в стаціонарній електроенергетиці.

3. Організація роботи регіональних філій, філій, ПрАТ з питань розробки заходів з реалізації та впровадження енерго- та ресурсозберігаючих програм. Контроль виконання заходів Програми енергозбереження.

4. Організація та проведення енергетичних обстежень ефективності використання енергоресурсів у виробничих та структурних підрозділах, а також надання рекомендацій керівникам підрозділів апарату управління, регіональних філій, філій, ПрАТ на основі отриманих результатів проведених обстежень.

5. Впровадження вертикально інтегрованої системи енергоменеджменту в ПАТ «Укрзалізниця».

6. Співпраця з Європейським банком реконструкції та розвитку на підставі затверджених листом Ц-2/4-24/985-18 від 28.03.2018 Технічних завдань на створення стратегії енергетичного менеджменту; розробка та впровадження Інформаційної системи енергетичного менеджменту.

Крім того, з 2015 року передбачено проведення щоквартальних засідань Оперативного штабу з розгляду результатів використання ПЕР та Секції ресурсо- (енерго)збереження Науково-технічної ради ПАТ «Укрзалізниця».

Розділ 4

СТАЛИЙ РОЗВИТОК ТА ВЗАЄМОДІЯ ІЗ ЗАЦІКАВЛЕНИМИ СТОРОНАМИ

500+

ПИСЬМОВИХ ЗАПИТІВ ЗМІ

ОПРАЦЬОВАНО КОМПАНІЄЮ

100 000+

ЗГАДУВАНЬ У ЗМІ

ПРО ДІЯЛЬНІСТЬ ПАТ «УКРЗАЛІЗНИЦЯ»

30+

ЗАХОДІВ

ОРГАНІЗОВАНО ДЛЯ ЗМІ ТА ІНШИХ СТЕЙКХОЛДЕРІВ

РОЗРОБЛЕНО СТРАТЕГІЧНИЙ ПІДХІД ДО СТАЛОГО РОЗВИТКУ КОМПАНІЇ

ВИПУЩЕНО ПЕРШИЙ ІНТЕГРОВАНИЙ ЗВІТ ПАТ «УКРЗАЛІЗНИЦЯ»

РАМКОВО ІНТЕГРОВАНО ЦІЛІ СТАЛОГО РОЗВИТКУ ООН ДО СТРАТЕГІЇ ТОВАРИСТВА

РОЗРОБЛЕНО КАРТУ СТЕЙКХОЛДЕРІВ ТОВАРИСТВА

Підхід до сталого розвитку

Сталий розвиток – це гармонійний розвиток суспільства та середовища, що його оточує. Принципи сталого розвитку ПАТ «Укрзалізниця» є невід'ємною частиною наших корпоративних цінностей.

Проблема забезпечення сталого розвитку є на сьогодні одним з глобальних завдань людства. Для Товариства внесок у сталий розвиток як бізнесу, так і суспільства, є одним із стратегічних пріоритетів. ПАТ «Укрзалізниця» є соціально відповідальною компанією і добре усвідомлює вплив на життя своїх працівників, користувачів послуг та навколишнє середовище. Для нас сталий розвиток є таким, при якому задоволення потреб нинішнього покоління не йде врозріз з інтересами майбутніх поколінь. Інтеграція екологічних та соціальних аспектів у процес ухвалення та реалізації управлінських рішень дозволяє розширювати межі свого планування, враховувати більш широкий спектр ризиків та можливостей, що створює передумови для сталого розвитку бізнесу.

Сталий розвиток нерозривно пов'язаний з виконанням проектів корпоративної соціальної відповідальності (КСВ), спрямованих на:

- підвищення якості життя співробітників та членів їх родин;
- сприяння стабільному розвитку регіонів та росту добробуту населення на територіях діяльності Компанії;
- підтримання екологічної стабільності та енергоефективності;
- поліпшення корпоративного іміджу, ріст нематеріальних активів, формування кредиту довіри.

«Забезпечення сталого розвитку людства – найбільш значима проблема, що стоїть перед світовою спільнотою», - заява Генеральної Асамблеї ООН у 1987 році.

В Україні було розроблено національну систему Цілей сталого розвитку (ЦСР). Це 86 завдань національного розвитку та 172 показники для їх моніторингу. Визначення національних ЦСР для досягнення до 2030 року відбулося за чотирма напрямами: справедливий соціальний розвиток; стале економічне зростання та зайнятість; ефективне управління; екологічна рівновага та розбудова сталого розвитку.

На національному рівні ПАТ «Укрзалізниця» взяло на себе добровільне зобов'язання сприяти досягненню сталого економічного зростання та зайнятості, включно:

- сприяти зростанню внутрішнього валового продукту через створення та розвиток високотехнологічних конкурентоспроможних виробництв;
- збільшувати внутрішній попит за рахунок зростання доходів співробітників та активізації інвестиційних процесів;
- підтримувати експорт з високою часткою валової доданої вартості;
- реалізовувати інфраструктурні проекти (будувати швидкісні колії, а також транспортні засоби для залізничних перевезень – вагони).

На цьому шляху базовими принципами, на які спирається ПАТ «Укрзалізниця» у власній діяльності, мають стати такі:

- орієнтація на використання передусім власних ресурсів,
- мінімізація зовнішніх запозичень та використання їх виключно з метою розвитку,
- всебічне сприяння розвитку підприємницької діяльності,
- викорінення корупції на усіх рівнях,
- сприяння детінізації економіки.

Сталий транспорт – будь-який спосіб або організаційна форма пересування, що дозволяє знизити рівень впливу на навколишнє середовище та не завдає шкоди здоров'ю людини.

«Сталий транспорт є фактором інклюзивного росту та доступу до місцевих, регіональних та світових ринків, а також сприяє росту торгівлі та туризму. Крім того, сектор транспорту робить значний внесок у ВВП країн, зайнятість, а також доходи державних та місцевих бюджетів», - за підсумками Глобальної конференції зі сталого транспорту 2016 року.

Інтермодальність є фундаментом ефективності міжнародної торгівлі, економічного росту та сталого розвитку.

Ми усвідомлюємо, що стале економічне зростання можливе лише за умов повної і продуктивної зайнятості, гідної праці для всіх жінок і чоловіків, а також захисту трудових прав: надійних і безпечних умов праці для всіх трудящих. Забезпечення гендерної рівності є важливим для ПАТ «Укрзалізниця». Досягнення гендерного паритету в органах управління залишається актуальним завданням. Маємо впевнений поступ на шляху забезпечення сталого розвитку довкілля: насамперед у частині ефективного використання енергії.

Економічне зростання буде ґрунтуватися на моделі «зеленої» економіки: завдяки заходам із енергозбереження та застосуванню енергоефективних практик. Це, відповідно, має суттєво знизити енергоємність валового внутрішнього продукту. Підтримуючи виробництво екологічно чистої енергії, ми сприяємо зменшенню викидів парникових газів у атмосферу. Таким чином створюємо передумови для поліпшення якості та тривалості життя населення.

Роль транспорту у сфері сталого розвитку

Сталий транспорт відіграє одну з вирішальних ролей у економічному та соціальному розвитку суспільства і завойовує все більше визнання як стимулятор сталого розвитку. Сталий транспорт сприяє пересуванню людей та вантажів, створюючи ринкові можливості як для споживачів, так і для виробників, дозволяє розширювати ланцюги постачань по всьому світу.

Висока пропускна спроможність залізничних систем допомагає подолати проблему великого попиту на перевезення. Світовий банк визнав системи залізничного транспорту як основу міського розвитку та дійшов висновку, що компактний, змішаний за типом використання і орієнтований

на пішоходів транспорт, організований навколо системи масових перевезень, є однією з найефективніших стратегічних ініціатив, спрямованих на подолання негативних наслідків моторизації та індустріалізації загалом. Роль сталого транспорту вкрай важлива. Це, зокрема, сотні тисяч щорічно врятованих життів завдяки покращенню безпеки дорожнього руху, зменшення забруднення повітря, скорочення викидів вуглецю та багато іншого. Місце залізниць у сталому транспорті особливе, адже вони більш енергоефективні, ніж інші види транспорту, і мають великий потенціал подальшого збільшення енергоефективності. Сталий транспорт доступний, чітко й ефективно працює, підтримує конкурентоздатність економіки, використовує відновлювані ресурси і зводить до мінімуму використання невідновлюваних, турбується про зниження шуму. Залізничний транспорт може відігравати дуже важливу роль у реалізації широкого кола Цілей сталого розвитку ООН та досягнення їх цільових показників, значною мірою сприяє адаптації до кліматичних змін. Електрифікація залізничного транспорту має подвійну вигоду для зменшення інтенсивності викидів вуглецю: це підвищує енергоефективність, а також забезпечує доступ до низьких рівнів викидів, пов'язаних з електроенергією. З розвитком відновлюваних джерел електроенергії рівень викидів може знизитися до нуля. В контексті сталого транспорту важливу роль відіграють інтермодальні перевезення.

Комплексна система інтермодальних перевезень - це інтегроване використання різних видів транспорту у одній транспортній системі, що оптимізує перевезення товарів і пасажирів; мінімізує споживання енергії, землі та інших ресурсів; створює низький рівень викидів парникових газів, озоноруйнівних речовин та інших забруднюючих елементів і зводить до мінімуму несприятливі соціальні наслідки, пов'язані з транспортними операціями. Система використовує інтермодальну/мультимодальну мережу добре збалансованих, чітко сформованих, надійно побудованих, гарно оснащених та взаємопов'язаних автомобільних доріг, залізниць, внутрішніх водних шляхів, морських портів, річкових портів, аеропортів або сухих портів (внутрішніх терміналів, віддалених від порту на невелику відстань і пов'язаних з ним автомобільним або залізничним сполученням).

Екологічний бік цього питання змушує країни активно розвивати інтермодальні перевезення. Адже вони дозволяють знижувати завантаженість автомагістралей, зменшувати негативний вплив автомобілів на навколишнє середовище. Для ПАТ «Укрзалізниця» це ще й можливість залучити додаткові об'єми контейнерних перевезень. Такі перевезення стають невід'ємною частиною товаросупровідної розподільчо-складської системи, що забезпечує безперебійну доставку різної продукції в торгові мережі, а також вантажів виробничо-технічного призначення в галузь промислового виробництва. При цьому досягається високий ефект від підвищення схоронності вантажів, значно прискорюється їх доставка, підвищується конкурентоспроможність та екологічність транспортної продукції.

Sustainable development and CSR at Ukrzaliznytsia

In September 2015, world leaders from 193 countries committed to 17 goals and 169 associated targets for a better world by 2030. These goals have the power to end poverty, fight inequality and stop climate change.

ПОДОЛАННЯ БІДНОСТІ У ВСІХ ЇЇ ФОРМАХ ТА УСЮДИ

Товариство є одним з найбільших вітчизняних роботодавців в Україні, де працює понад 270 тисяч осіб, та одним з найбільших платників податків. На користь держави у 2017 році сплачено 17,6 млрд грн, що на 0,5 млрд грн більше плану.

Система оплати праці ПАТ «Укрзалізниця» забезпечує гідний та конкурентний рівень винагороди за результати роботи та гарантує своїм працівникам широкий спектр соціальних гарантій. Крім того, Компанія інвестує у соціально-економічний розвиток регіонів своєї присутності.

Детальніше читайте у розділах «Соціальна політика Товариства» та «Фінансові результати».

ПОДОЛАННЯ ГОЛОДУ, ДОСЯГНЕННЯ ПРОДОВОЛЬЧОЇ БЕЗПЕКИ, ПОЛІПШЕННЯ ХАРЧУВАННЯ І СПРИЯННЯ СТАЛОМУ РОЗВИТКУ СІЛЬСЬКОГО ГОСПОДАРСТВА

ПАТ «Укрзалізниця» є одним з найбільших перевізників сільськогосподарської продукції з найвіддаленіших регіонів країни, чим забезпечує динамічний розвиток сільських територій та агробізнесу.

Детальніше читайте у розділах «Ключові операційні результати», підрозділ «Комерційне господарство»; «Фінансові результати», підрозділ «Аналіз фінансових результатів».

ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ ЗДОРОВОГО СПОСОБУ ЖИТТЯ ТА СПРИЯННЯ БЛАГОПОЛУЧЧЮ ДЛЯ ВСІХ У БУДЬ-ЯКОМУ ВІЦІ

Турбота про здоров'я та благополуччя персоналу — один із пріоритетів соціальної політики Товариства. В ПАТ «Укрзалізниця» діє спеціалізована філія «Центр охорони здоров'я» (ЦОЗ) для підвищення ефективності та доступності медичного обслуговування. У структурі Товариства є великий блок закладів соціальної інфраструктури, що надають послуги, які входять до соціального пакету працівників Товариства. Кількість об'єктів соціальної інфраструктури ПАТ «Укрзалізниця» налічує 112 одиниць.

У 2017 році соціальні виплати Компанії склали понад 9 млрд грн.

Детальніше читайте у розділі «Соціальна політика Товариства»; Додатку 2. «Перелік закладів соціальної інфраструктури»; розділі «Корпоративне управління», підрозділ «Права людини».

ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ ВСЕОХОПЛЮЮЧОЇ І СПРАВЕДЛИВОЇ ЯКІСНОЇ ОСВІТИ ТА ЗАОХОЧЕННЯ ДО НАВЧАННЯ ПРОТЯГОМ УСЬОГО ЖИТТЯ ДЛЯ ВСІХ

У Товаристві значну увагу приділяють підготовці, перепідготовці, навчанню та кар'єрному зростанню фахівців. У галузі функціонує система власних навчальних закладів, що складається з 10 центрів професійного розвитку персоналу, на базі яких проводиться підготовка, перепідготовка та підвищення кваліфікації за 59 робітничими професіями. Протягом 2017 року підготовано по регіональних філіях і філіях майже 2,2 тис. робітників, що становить виконання 209 % від річного плану на 2017 рік. Обсяги перепідготовки склали майже 5,5 тис. робітників, що становить виконання 126 % від річного плану на 2017 рік.

Детальніше читайте у розділі «Соціальна політика Товариства», підрозділ «Підготовка, перепідготовка персоналу та рекрутинг».

ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ ГЕНДЕРНОЇ РІВНОСТІ, РОЗШИРЕННЯ ПРАВ І МОЖЛИВОСТЕЙ УСІХ ЖІНОК ТА ДІВЧАТ

Співробітникам різних гендерних і вікових груп Товариства надаються рівні можливості. Кількість чоловіків за звітний період склала 171 417 осіб, жінок – 108 242 особи. Ми поважаємо основоположні права людини.

Детальніше читайте у розділах «Соціальна політика Товариства», підрозділ «Кадрова політика»; «Корпоративне управління», підрозділ «Права людини».

ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ НАЯВНОСТІ ТА РАЦІОНАЛЬНОГО ВИКОРИСТАННЯ ВОДНИХ РЕСУРСІВ І САНІТАРІЇ ДЛЯ ВСІХ

ПАТ «Укрзалізниця» докладає значних зусиль для охорони довкілля, мінімізації негативного впливу на навколишнє середовище, збереження та відновлення природних ресурсів, реалізовує кроки, спрямовані на охорону атмосферного повітря, водних та земельних ресурсів. У 2017 році на охорону навколишнього природного середовища Товариством витрачено 434,906 млн грн.

Детальніше читайте у розділі «Охорона навколишнього середовища».

7 AFFORDABLE AND CLEAN ENERGY

ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ ДОСТУПУ ДО НЕДОРОГИХ, НАДІЙНИХ, СТАЛИХ І СУЧАСНИХ ДЖЕРЕЛ ЕНЕРГІЇ ДЛЯ ВСІХ

Енергоефективність та енергозбереження є одними з пріоритетних напрямів діяльності Товариства. Зокрема, у 2017 році від реалізації «Програми енергозбереження на залізничному транспорті України» зекономлено 13,5 тис. тонн умовного палива, або 115,1 % від запланованих, зокрема: 25,5 млн кВт•год електроенергії; 1 418 тонн дизельного палива; 2,1 млн куб. м природного газу; 388 тонн вугілля; 2,3 тис. Гкал теплової енергії.

Детальніше читайте у розділі «Енергоефективність та енергозбереження».

8 DECENT WORK AND ECONOMIC GROWTH

СПРИЯННЯ ПОСТУПАЛЬНОМУ, ВСЕОХОПЛЮЮЧОМУ ТА СТАЛОМУ ЕКОНОМІЧНОМУ ЗРОСТАННЮ, ПОВНІЙ І ПРОДУКТИВНІЙ ЗАЙНЯТОСТІ ТА ГІДНІЙ ПРАЦІ ДЛЯ ВСІХ

У 2017 році Товариство піднялось на 2 сходинки вище у рейтингу середньомісячних заробітних плат працівників серед інших галузей економіки та посідає 13 місце в країні.

З метою забезпечення взаємодії з працівниками на засадах соціального партнерства та захисту соціально-трудових інтересів у регіональних філіях і філіях ПАТ «Укрзалізниця» укладені колективні договори.

Детальніше читайте у розділах «Соціальна політика Товариства» та «Ключові показники діяльності».

9 INDUSTRIAL INNOVATION AND INFRASTRUCTURE

СТВОРЕННЯ СТІЙКОЇ ІНФРАСТРУКТУРИ, СПРИЯННЯ ВСЕОХОПЛЮЮЧІЙ І СТАЛІЙ ІНДУСТРІАЛІЗАЦІЇ ТА ІННОВАЦІЯМ

Товариство з метою підтримки економічного розвитку та добробуту людей розвиває якісну, надійну, сталу інфраструктуру, розробляє та впроваджує інноваційні послуги. Зокрема, один із масштабних інфраструктурних проектів Товариства – закінчення будівництва у 2018 році Бескидського тунелю, розташованого на межі Львівської та Закарпатської областей. Цим маршрутом перевозяться вантажі до західного кордону країни, а також понад 60 % транзитних вантажів у напрямку Західної та Центральної Європи. У 2018 році планується розпочати будівництво залізниці з Києва до аеропорту «Бориспіль».

За ініціативи правління ПАТ «Укрзалізниця» був започаткований конкурс інноваційних проектів «Лідер інновацій», мета якого - створити умови для ефективного розвитку й використання науково-технічного потенціалу Товариства.

Детальніше читайте у розділах «Огляд транспортного ринку», «Наш бізнес» та «Соціальна політика Товариства».

10 REDUCED INEQUALITIES

СКОРОЧЕННЯ НЕРІВНОСТІ ВСЕРЕДИНІ КРАЇН ТА МІЖ НИМИ

Товариство проводить політику, яка забезпечує рівний доступ і широкі можливості розвитку кожному. Ми платимо рівну заробітну плату за працю рівної цінності, по всій країні використовуємо єдину тарифну сітку для визначення оплати праці.

Детальніше читайте у розділі «Соціальна політика Товариства».

11 SUSTAINABLE CITIES AND COMMUNITIES

ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ ВІДКРИТОСТІ, БЕЗПЕКИ, ЖИТТЄСТІЙКОСТІ ТА ЕКОЛОГІЧНОЇ СТІЙКОСТІ МІСТ І НАСЕЛЕНИХ ПУНКТІВ

ПАТ «Укрзалізниця» усвідомлює свою важливу роль як для всієї країни, так і для міст та селищ, де Товариство є містоутворюючим підприємством. Компанія відіграє важливу роль у соціальному розвитку регіонів своєї присутності, здійснює істотний економічний вплив на території присутності за рахунок створення значної кількості кваліфікованих робочих місць, забезпечуючи не лише зайнятість населення, але й постійно підвищуючи рівень оплати праці та сплачуючи податки до державного та місцевих бюджетів.

Детальніше читайте у розділах «Охорона навколишнього середовища», «Соціальна політика Товариства» та «Ключові показники діяльності».

12 RESPONSIBLE CONSUMPTION AND PRODUCTION

ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ ПЕРЕХОДУ ДО РАЦІОНАЛЬНИХ МОДЕЛЕЙ СПОЖИВАННЯ І ВИРОБНИЦТВА

Товариством розроблено технологічні вимоги на перспективний тяговий рухомий склад; впроваджено нове обладнання та системи: стенди для перевірки радіостанцій та приладів безпеки руху, установки водоочищення для систем охолодження тепловозів та інші заходи. Планується закупівля сучасних тепловозів, які оснащені двигунами із підвищеними екологічними показниками та багато іншого.

Детальніше читайте у розділах «Енергоефективність та енергозбереження», «Охорона навколишнього середовища», «Капітальні інвестиції».

13 CLIMATE ACTION

ВЖИТТЯ НЕВІДКЛАДНИХ ЗАХОДІВ ЩОДО БОРОТЬБИ ЗІ ЗМІНОЮ КЛІМАТУ ТА ЙОГО НАСЛІДКАМИ

Залізниця є одним з найбільш екологічних видів транспорту і таким чином позитивно впливає на боротьбу зі змінами клімату. У середньому транспорт несе відповідальність за 20-30 % світових викидів CO_2, на залізницю припадає найменше викидів парникових газів. У Товаристві тривають постійні роботи з удосконалення інфраструктури залізничного транспорту з метою її все більшої електрифікації.

Детальніше читайте у розділах «Охорона навколишнього середовища», «Огляд транспортного ринку» та «Сталий розвиток Компанії» .

14 LIFE BELOW WATER

ЗБЕРЕЖЕННЯ ТА РАЦІОНАЛЬНЕ ВИКОРИСТАННЯ ОКЕАНІВ, МОРІВ І МОРСЬКИХ РЕСУРСІВ В ІНТЕРЕСАХ СТАЛОГО РОЗВИТКУ

Нерелевантно.

15 LIFE ON LAND

ЗАХИСТ І ВІДНОВЛЕННЯ ЕКОСИСТЕМ СУШІ ТА СПРИЯННЯ ЇХ РАЦІОНАЛЬНОМУ ВИКОРИСТАННЮ, РАЦІОНАЛЬНЕ ЛІСОКОРИСТУВАННЯ, БОРОТЬБА З ОПУСТЕЛЮВАННЯМ, ПРИПИНЕННЯ І ПОВЕРНЕННЯ НАЗАД ПРОЦЕСУ ДЕГРАДАЦІЇ ЗЕМЕЛЬ ТА ЗУПИНКА ПРОЦЕСУ ВТРАТИ БІОРІЗНОМАНІТТЯ

Зниження шкідливого впливу залізничного транспорту на стан атмосферного повітря, водних ресурсів, земель, а також промислових і побутових відходів залізничного транспорту на навколишнє середовище є одним з основних завдань системи управління природоохоронною діяльністю ПАТ «Укрзалізниця». Зокрема, з метою зменшення впливу на ґрунти Товариством у 2017 році експлуатувався рухомий склад із замкнутою, екологічно чистою системою збору господарсько-побутових стоків, без прямого їх скидання в навколишнє середовище. Також у 2017 році на заходи з охорони лісових насаджень було виділено 2,619 млн грн.

Детальніше читайте у розділі «Охорона навколишнього середовища», підрозділ «Використання та охорона земель».

16 PEACE, JUSTICE AND STRONG INSTITUTIONS

СПРИЯННЯ ПОБУДОВІ МИРОЛЮБНОГО Й ВІДКРИТОГО СУСПІЛЬСТВА В ІНТЕРЕСАХ СТАЛОГО РОЗВИТКУ, ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ ДОСТУПУ ДО ПРАВОСУДДЯ ДЛЯ ВСІХ І СТВОРЕННЯ ЕФЕКТИВНИХ, ПІДЗВІТНИХ ТА ЗАСНОВАНИХ НА ШИРОКІЙ УЧАСТІ ІНСТИТУЦІЙ НА ВСІХ РІВНЯХ

Відкритість є однією з загальнокорпоративних цінностей Товариства. Компанія проводить політику нетерпимості щодо будь-яких проявів дискримінації та насильства. В Товаристві триває реформа корпоративного управління, метою якої є досягнення високих стандартів відкритості, прозорості та підзвітності. У 2018 році планується прийняти Кодекс ділової етики ПАТ «Укрзалізниця», що визначатиме принципи етики і правила поведінки працівників.

Детальніше читайте у розділі «Корпоративне управління».

17 PARTNERSHIPS FOR THE GOALS

ЗМІЦНЕННЯ ЗАСОБІВ ЗДІЙСНЕННЯ Й АКТИВІЗАЦІЯ РОБОТИ В РАМКАХ ГЛОБАЛЬНОГО ПАРТНЕРСТВА В ІНТЕРЕСАХ СТАЛОГО РОЗВИТКУ

ПАТ «Укрзалізниця» в інтересах сталого розвитку активно співпрацює з професійними міжнародними організаціями. Розглядається співпраця з Глобальним договором ООН, іншими провідними організаціями в галузі сталого розвитку.

Стратегічний підхід до сталого розвитку та КСВ в ПАТ «Укрзалізниця»

Товариство розпочало свою діяльність у червні 2014 року і нині активно розвивається та модернізується, виробляє власний підхід до своєї роботи. У 2017 році у Компанії тривала активна робота над розробкою Стратегії сталого розвитку та КСВ Товариства (далі – Стратегія). Очікується, що її буде доопрацьовано і погоджено у 2018 році.

Основною метою Стратегії є визначення та систематизація напрямів діяльності ПАТ «Укрзалізниця» у сфері КСВ та сталого розвтику. Визначаючи свою стратегію у сфері сталого розвитку, Компанія враховує світові тренди та досвід у цій галузі.

Сталий розвиток ПАТ «Укрзалізниця», стратегічні ініціативи

ПЕРСОНАЛ

Як один з найбільших роботодавців країни Компанія застосовує відповідальні підходи до управління персоналом, впроваджує проекти та програми, спрямовані на підвищення мотивації, залучення персоналу, збільшення підтримки своїх ключових цінностей, створює гідні умови праці для своїх працівників, турбується про їх безпеку та здоров'я. Товариство формує корпоративну культуру, що базується на загальнолюдських цінностях, дозволяє залучати та утримувати перспективних кваліфікованих спеціалістів, підвищувати лояльність та мотивованість персоналу. Детальніше дивіться розділ «Соціальна політика Товариства».

БЕЗПЕКА

Одними із пріоритетів діяльності ПАТ «Укрзалізниця» є безпека руху та охорона праці. Товариство розуміє свою відповідальність за забезпечення безаварійної виробничої діяльності, безпечних умов праці працівників і збереження їх здоров'я та керується найкращими світовими галузевими практиками в сфері безпеки руху і охорони праці. Щорічно ПАТ «Укрзалізниця» проводить низку заходів, спрямованих на забезпечення належного рівня безпеки на підприємстві та запобігання нещасним випадкам. Детальніше дивіться розділ «Безпека руху та охорона праці».

ЗАХИСТ ДОВКІЛЛЯ

Як національний перевізник пасажирів та вантажів, який усвідомлює свій вплив на навколишнє середовище, Товариство робить особливий фокус на екологічній безпеці, постійно працює над підвищенням своєї енергетичної та ресурсної ефективності, зниженням обсягів викидів і відходів. ПАТ «Укрзалізниця» регулярно аналізує вплив своєї діяльності на довкілля та дотримується міжнародних стандартів систем екологічного менеджменту. Детальніше дивіться розділ «Охорона навколишнього середовища».

ЕНЕРГОЕФЕКТИВНІСТЬ

Велике значення у Компанії приділяється важливому фактору підвищення конкурентоздатності та енергетичної незалежності країни - енергоефективності. Пріоритетною задачею для ПАТ «Укрзалізниця» є зниження споживання енергії. У Товаристві відзначається позитивна динаміка енергоємності залізничного транспорту, однак через відсутність реформ у попередні роки поки енергоресурси галузі використовуються недостатньо ефективно. Змінити цю тенденцію має створення системи енергетичного менеджменту (системи управління енергоресурсами), результатом роботи якої буде досягнення щорічного скорочення енерговитрат. Детальніше дивіться розділ «Енергоефективність та енергозбереження».

Завдання у сфері сталого розвитку та КСВ у ПАТ «Укрзалізниця»:

- Побудова ефективної системи управління КСВ і сталим розвитком, розробка заходів щодо запобігання нефінансовим ризикам.
- Впровадження проектів і програм, спрямованих на формування соціально відповідальної моделі управління і розвитку персоналу, підвищення мотивації, збільшення підтримки ключових цінностей Компанії.
- Впровадження практики прозорості, підзвітності та відкритої взаємодії з ключовими зацікавленими сторонами на основі міжнародних стандартів.
- Активна співпраця з міжнародними ініціативами у сферах сталого розвитку і КСВ, зокрема, Глобальним договором ООН (ГД ООН), КСВ Європа (CSR Europe), Глобальною ініціативою в сфері сталого розвитку (GRI), Всесвітньою бізнесовою радою зі сталого розвитку (WBCSD).
- Випуск інтегрованої річної (включно з нефінансовою) звітності згідно з міжнародними стандартами.
- Впровадження комплексу проектів і програм, спрямованих на забезпечення сталого розвитку України.

В провідних світових компаніях все частіше створюються спеціальні структурні одиниці, що відповідають за сталий розвиток та оцінку соціального та екологічного впливу своєї діяльності. З цією метою в Товаристві було створено підрозділ, відповідальний за напрям КСВ та сталого розвитку – Департамент корпоративної соціальної відповідальності.

У 2018 році Компанія випускає свій перший публічний Інтегрований звіт за 2017 рік. Цей звіт розкриє як фінансову, так і нефінансову інформацію про стратегію Товариства, його досягнення, методи управління в економічному, екологічному та соціальному аспектах. Наш звіт свідчить про бажання бути максимально прозорими та передбачуваними в своїй діяльності. Крім того, він допоможе диференціювати ПАТ «Укрзалізниця» від конкурентів, продемонструвати доброчесні методи ведення бізнесу та готовність вибудовувати партнерські взаємовідносини.

Взаємодія із зацікавленими сторонами

Принципи виявлення та пріоритезації зацікавлених сторін для взаємодії

Взаємодія ПАТ «Укрзалізниця» із зацікавленими сторонами побудована на таких принципах:

- **Істотність – Компанія чітко розуміє, хто її зацікавлені сторони, а також які інтереси зацікавлених сторін є для неї суттєвими**
- **Відкритість – Компанія надає вичерпну і достовірну інформацію про свою діяльність і використовує різні форми і методи інформування та отримання зворотного зв'язку**
- **Повнота – Компанія розуміє інформаційні потреби та побоювання зацікавлених сторін та надає інформацію в повному обсязі для розуміння істотних питань діяльності, а також перспектив розвитку**
- **Реагування – Компанія своєчасно реагує (шляхом інформування або внесенням відповідних змін до своєї діяльності) на істотні питання, що постають як перед зацікавленими сторонами, так і перед самим Товариством**

Врахування доцільних інтересів ключових зацікавлених сторін (стейкхолдерів) є одним із найголовніших підходів для ПАТ «Укрзалізниця», що допомагає Компанії ліпше розуміти операційне середовище, існуючі виклики та перспективи, зважати на них під час своєї діяльності та планово досягати стратегічних цілей. Ми поважаємо право зацікавлених осіб на отримання інформації про діяльність Товариства й гарантуємо ведення відкритого, активного й конструктивного діалогу.

Ми керуємось:

Нефінансовою звітністю за стандартами GRI (Global Reporting Initiative), групою міжнародних стандартів AA1000SES Account-Ability (Стандартами соціальної звітності, розробленими Інститутом соціальної й етичної звітності), Міжнародним стандартом інтегрованої звітності (The International Integrated Reporting Framework).

Зацікавленими сторонами (стейкхолдерами) ми вважаємо організації, компанії, групи осіб, які мають інтереси, пов'язані з Компанією, тобто тих, хто зазнає впливу з боку ПАТ «Укрзалізниця» або може вплинути на його діяльність. Серед них – акціонер, персонал, органи влади, клієнти, постачальники та підрядники, міжнародні організації, вітчизняні громадські організації, ЗМІ та ін.

Поточна взаємодія із зацікавленими сторонами відбувається в робочому порядку (відповідно до функціональних обов'язків департаментів). У Компанії протягом звітного періоду не завершено виділення окремого підрозділу, відповідального за даний напрям. Втім, у перспективі ми плануємо розробити стратегію взаємодії із зацікавленими сторонами, зокрема, встановити відповідний порядок, який передбачатиме чітке структурування.

Під час взаємодії із зацікавленими сторонами ПАТ «Укрзалізниця» прагне використовувати найбільш ефективні канали комунікації, спрямовані на інформування зацікавлених сторін, а також отримання від них зворотного зв'язку. Взаємодія здійснюється з допомогою групи інформаційних каналів, включно з офіційними інтернет-порталами і каналами Компанії в соціальних мережах, а також корпоративними виданнями.

Канали комунікацій

Назва структури	Веб-сайт	Сторінка в соціальній мережі
ПАТ «Укрзалізниця»	http://www.uz.gov.ua	www.facebook.com/JSCUkrzaliznytsia
Профспілка залізничників і транспортних будівельників України	http://zalp.org.ua	https://www.facebook.com/zalporg
Регіональна філія «Львівська залізниця» ПАТ «Укрзалізниця»	http://railway.lviv.ua	https://www.facebook.com/lviv.railway
Регіональна філія «Одеська залізниця» ПАТ «Укрзалізниця»	http://www.odz.gov.ua	https://www.facebook.com/Odessarailway
Регіональна філія «Південна залізниця»	www.pz.gov.ua	
Регіональна філія «Придніпровська залізниця» ПАТ «Укрзалізниця»	https://dp.uz.gov.ua	https://www.facebook.com/dp.uz.gov.ua
Регіональна філія «Південно-Західна залізниця» ПАТ «Укрзалізниця»	http://www.swrailway.gov.ua	
Регіональна філія «Донецька залізниця» ПАТ «Укрзалізниця»		https://www.facebook.com/Донецька-Залізниця-регіональна-філія-ПАТ-Укрзалізниця-191404724736464
Філія «Центр транспортного сервісу» ПАТ «Укрзалізниця»	www.liski.ua www.liski.dp.ua www.liski.od.ua	
Центр транспортної логістики ПАТ «Укрзалізниця»	http://www.uz-cargo.com	
Філія «Українська залізнична швидкісна компанія» ПАТ «Укрзалізниця»	http://intercity.uz.gov.ua	www.facebook.com/dpuzshk
Філія «Вінницятрансприлад» ПАТ «Укрзалізниця»	www.vtranspribor.com.ua	
Філія «Старокостянтинівський завод залізобетонних шпал» ПАТ «Укрзалізниця»	www.starzbs.at.ua	www.facebook.com/rwk.com.ua
Філія «Центр професійного розвитку персоналу» ПАТ «Укрзалізниця»	www.tehscool.org.ua	
Філія «Рефрижераторна вагонна компанія» ПАТ «Укрзалізниця»	www.rwk.com.ua	
Філія «Стрийський вагоноремонтний завод» ПАТ «Укрзалізниця»	http://swrz.com.ua	
Філія «Науково-дослідний та конструкторсько-технологічний інститут залізничного транспорту» ПАТ «Укрзалізниця»	http://ndkti.uz.gov.ua http://ztu.ndkti.uz.gov.ua	
Філія «Дарницький вагоноремонтний завод» ПАТ «Укрзалізниця»	http://www.dvrz.com.ua	
Філія «Центр забезпечення виробництва» ПАТ «Укрзалізниця»	www.czv.com.ua	
Філія «Головний інформаційно-обчислювальний центр» ПАТ «Укрзалізниця»	http://givc.uz.gov.ua http://csk.uz.gov.ua http://booking.uz.gov.ua	
Філія «Центральна станція зв'язку» ПАТ «Укрзалізниця»	www.cssuz.net.ua	
Філія «Проектно-вишукувальний інститут залізничного транспорту»	http://www.ukrzp.com.ua	
Медіацентр «Магістраль» ПАТ «Укрзалізниця»	https://info.uz.ua	
Міжнародний техніко-економічний журнал «Українська залізниця»	http://ukrrailways.com	https://www.facebook.com/uaukrailways
Інформаційний портал зі сталого розвитку ПАТ «Укрзалізниця»	http://sustainability.uz.gov.ua	https://www.facebook.com/sustainability.uz

У 2017 році Департамент інформаційної політики та зв'язків з громадськістю ПАТ «Укрзалізниця»:

- **опрацював понад 500 письмових запитів ЗМІ;**
- **організував понад 30 заходів для ЗМІ і інших зацікавлених сторін (прес-конференцій, брифінгів, прес-турів).**

Основні виклики

Викликами, які негативно впливають на діяльність Компанії, є:

- падіння загального попиту на транспортні послуги, особливо на високодохідні транзитні перевезення;
- високий рівень зношеності основних фондів;
- відсутність національних виробників тягового рухомого складу;
- значне боргове навантаження;
- відсутність можливості залучення достатньої кількості приватних інвестицій через законодавчі обмеження, високі політичні та фінансово-економічні ризики;
- великий обсяг соціальних зобов'язань за відсутності державної підтримки;
- неефективна система тарифоутворення в умовах високої інфляції та знецінення національної валюти;
- низький рівень платоспроможності населення;
- відсутність сучасних стандартів управління Компанією та її застаріла структура;
- недосконала система державних закупівель;
- нестача висококваліфікованих кадрів як через незадовільний рівень оплати праці, так і через незадовільний стан освіти та професійної підготовки персоналу;
- незадовільний рівень розробки та впровадження заходів щодо підвищення енергоефективності та зниження негативного впливу транспорту на навколишнє природне середовище.

У 2017 році у ЗМІ було понад 100 тис. згадувань про діяльність Товариства. Серед них: телебачення — 1 431, радіо – 1 312, друковані ЗМІ – 1 886 та Інтернет – 99 215.

Основні загрози

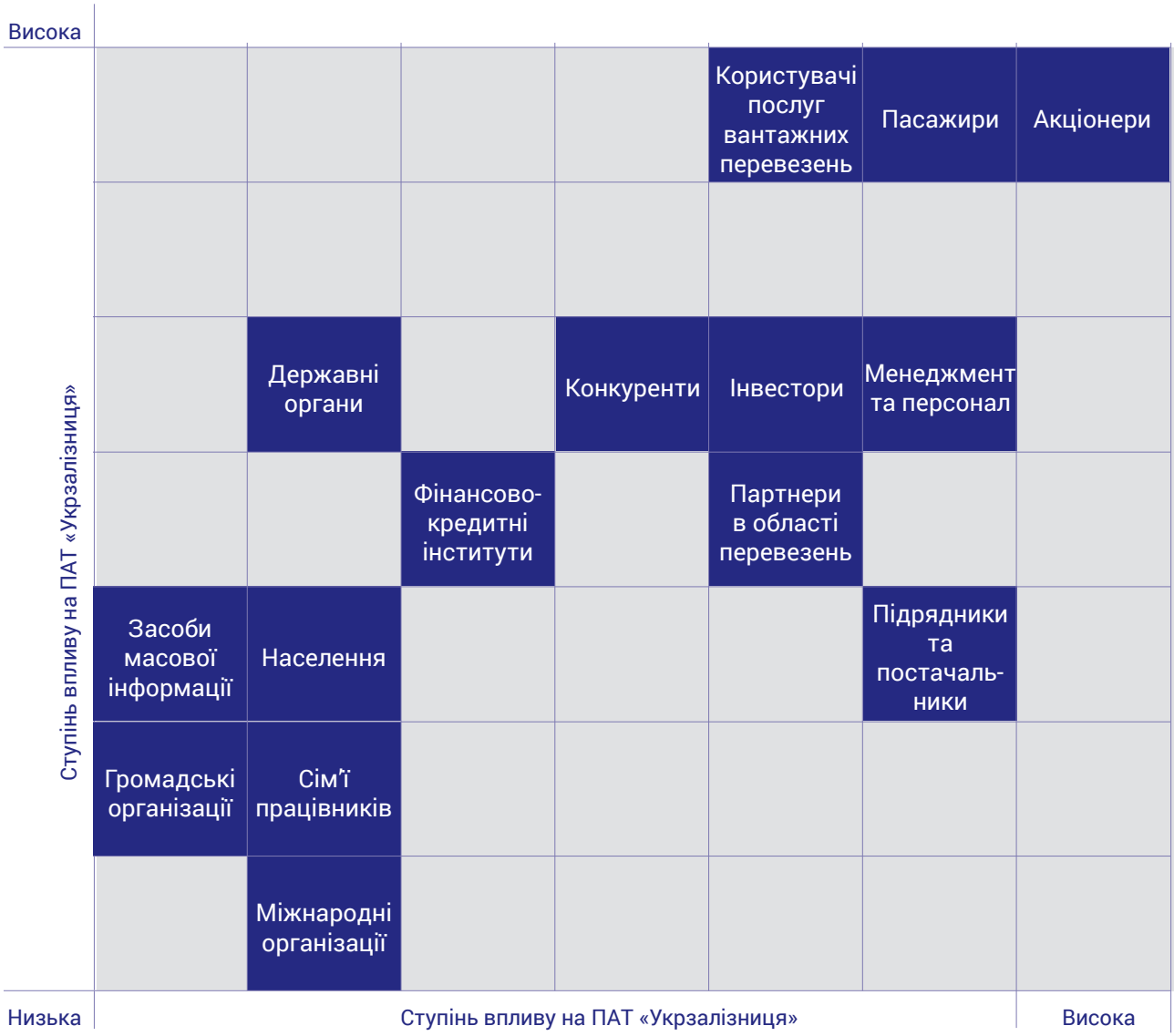
Основними загрозами для забезпечення розвитку є:

- продовження негативних тенденцій в українській економіці;
- політична нестабільність та зміна пріоритетів розвитку, зокрема прийняття нормативно-правових актів, які суперечитимуть визначеним цілям Стратегії та запропонованим способам їх досягнення;
- неможливість виходу на нові ринки та залучення додаткових обсягів перевезення, зокрема транзитних вантажів;
- подальша інфляція та знецінення національної валюти без відповідної компенсації шляхом корегування тарифів;
- відсутність достатнього обсягу коштів, зокрема коштів інвесторів, та належної державної підтримки для оновлення основних фондів і реалізації пріоритетних інвестиційних проектів;
- підвищення конкурентних переваг перевезень автомобільним, річковим та авіаційним транспортом;
- внутрішній і зовнішній опір реалізації обраної політики та проведенню структурних реформ Компанії.

Постійна взаємодія із зацікавленими сторонами допомагає Товариству ефективно виявляти найсуттєвіші питання як в економічній, так і в соціальній площині, а також теми, пов'язані із захистом довкілля. Виявлені питання було враховано під час розробки Стратегії розвитку ПАТ «Укрзалізниця» на 2017-2021 роки та відображено на сторінках цього Звіту.

Для підвищення прозорості та підзвітності та з метою виконання вимог міжнародних стандартів Компанія й надалі планує враховувати очікування зацікавлених сторін під час стратегічного планування, реалізації проектів та публічної звітності.

Карта зацікавлених сторін



Під час визначення ключових стейкхолдерів ПАТ «Укрзалізниця» враховувало пов'язаність (осіб, пов'язаних з Товариством через юридичне, фінансове, операційне регулювання та контракти), безпосередній та непрямий вплив (тих, хто має змогу здійснювати вплив на можливість досягнення Компанією визначених цілей – як внутрішніх, так і зовнішніх), залежність (тих, від кого залежить Компанія в щоденних операціях, а також місцевих громад на території присутності ПАТ «Укрзалізниця»; тих, хто найбільше залежить від наших послуг або постачальників, для яких Товариство є значним клієнтом), репрезентативність (тих, хто легітимно представляє інтереси основних груп зацікавлених сторін, з якими Товариство взаємодіє, – представники профспілок, лідери місцевих громад та ін.)

У 2017 році Компанією було вперше розроблено базову Карту зацікавлених сторін ПАТ «Укрзалізниця»: інструмент, який дозволяє провести ідентифікацію стейкхолдерів та провести оцінку суттєвості. Протягом наступних років Товариство планує поглибити та систематизувати процес взаємодії.

Взаємодія зі стейкхолдерами

Ключові зацікавлені сторони	Основні очікування/інтереси зацікавлених сторін	Механізми взаємодії
АКЦІОНЕР	■ Реалізація Стратегії ■ Економічна ефективність ■ Високий рівень фінансового розвитку на конкурентному ринку ■ Зростання акціонерної вартості ■ Відкритість і прозорість бізнес-процесів ■ Корпоративний розвиток та реформування галузі	■ Розкриття інформації на зовнішньому веб-сайті (публікація прес-релізів, презентацій) ■ Надання регулярної звітності (річної звітності та інших матеріалів за підсумками звітного періоду) ■ Проведення загальних зборів
ДЕРЖАВНІ ОРГАНИ	■ Дотримання законодавства ■ Внесок в соціально-економічний розвиток країни ■ Внесок у перехід країни до інноваційного розвитку ■ Відповідність високим стандартам ділової етики ■ Сталий розвиток Компанії в довгостроковій перспективі ■ Зростання вартості бізнесу, а також надходжень до бюджету ■ Підвищення доступності перевезень залізничним транспортом ■ Мінімізація впливу на навколишнє середовище ■ Підвищення зайнятості й соціальної відповідальності	■ Проведення зустрічей з керівниками регіонів та міст регіонів присутності ■ Активна участь у роботі консультативних органів та цільових експертних (робочих) груп
МЕНЕДЖМЕНТ ТА ПЕРСОНАЛ	■ Гідний рівень заробітної плати ■ Безпечні та комфортні умови праці ■ Справедлива винагорода і соціальні програми для співробітників ■ Дотримання прав людини ■ Можливості для професійного розвитку та кар'єрного зростання ■ Створення системи справедливої оплати праці залежно від результатів виконаної роботи ■ Розуміння цілей Компанії та своєї ролі в їх досягненні, а також наявність чіткого переліку функціональних обов'язків ■ Підвищення рівня соціальної захищеності	■ Організація регулярного навчання техніці безпеки і підвищення кваліфікації ■ Укладення колективних договорів для забезпечення соціальної підтримки працівників і членів їх сімей, пенсіонерів (колишніх працівників) ■ Розгляд звернень, поданих на гарячу лінію
ПАРТНЕРИ В ОБЛАСТІ ПЕРЕВЕЗЕНЬ	■ Прозорі правила співробітництва ■ Підвищення швидкості і своєчасності доставки вантажів ■ Зниження вартості доставки вантажів залізничним транспортом	■ Договори
КОРИСТУВАЧІ ПОСЛУГ ВАНТАЖНИХ ПЕРЕВЕЗЕНЬ	■ Підвищення швидкості і своєчасності доставки вантажів ■ Підвищення доступності перевезень залізничним транспортом ■ Прозорі правила співробітництва ■ Поліпшення якості обслуговування ■ Зниження вартості доставки вантажів залізничним транспортом	■ Договори
КОНКУРЕНТИ	■ Відкритість і прозорість ■ Доброчесність ведення бізнесу	■ Договори ■ Робочі зустрічі ■ Партнерство
ПАСАЖИРИ	■ Підвищення вартісної привабливості ■ Зниження часу транспортування і забезпечення дотримання графіків руху ■ Підвищення рівня комфорту і чистоти ■ Підвищення інтегрованості транспортної системи	■ Проведення досліджень очікувань споживачів

Взаємодія зі стейкхолдерами (продовження)

Ключові зацікавлені сторони	Основні очікування/інтереси зацікавлених сторін	Механізми взаємодії
ІНВЕСТОРИ	■ Управління фінансовими і нефінансовими ризиками ■ Надійне положення на конкурентному ринку ■ Ефективне корпоративне управління ■ Відповідність високим стандартам ділової етики ■ Відкритість і прозорість ■ Зрозуміла структура Компанії і прозорі правила співробітництва ■ Захищеність інвестицій ■ Висока дохідність інвестицій ■ Надійність і своєчасність виконання зобов'язань ПАТ «Укрзалізниця»	■ Розкриття інформації на зовнішньому веб-сайті (публікація прес-релізів, презентацій) ■ Меморандуми, договори
ФІНАНСОВО-КРЕДИТНІ ІНСТИТУТИ	■ Розміщення вільних грошових коштів на депозитних рахунках, обслуговування спеціальних рахунків	■ Договори. Кваліфікація і професіоналізм співробітників
ПІДРЯДНИКИ ТА ПОСТАЧАЛЬНИКИ	■ Прозорі конкурсні процедури закупівель товарів і послуг ■ Сталий розвиток бізнесу ■ Комерційні інтереси	■ Робочі зустрічі ■ Договори
НАСЕЛЕННЯ	■ Реалізація діяльності Компанії з урахуванням інтересів місцевих громад ■ Участь Компанії у вирішенні проблем місцевих громад ■ Реалізація соціальних програм ■ Прозорість діяльності	■ Діалоги з представниками місцевого населення з метою інформування про діяльність Компанії в регіонах присутності ■ Проведення громадських консультацій з представниками місцевого населення ■ Розкриття інформації про діяльність Компанії на зовнішньому веб-сайті (публікація прес-релізів, презентацій)
ГРОМАДСЬКІ ОРГАНІЗАЦІЇ	■ Соціальна підзвітність ■ Реалізація цілей і завдань громадських організацій	■ Статут, договірні відносини за укладеними договорами ■ Проведення зустрічей, семінарів, конференцій тощо
ЗАСОБИ МАСОВОЇ ІНФОРМАЦІЇ	■ Прозорість бізнес-процесів ■ Забезпечення оперативного доступу до інформації про діяльність Компанії	■ Публікації та інформування про діяльність ■ Оперативне оновлення інформації на сайтах, в соціальних мережах ■ Робота зі зверненнями і запитами ЗМІ ■ Публічна звітність
СІМ'Ї ПРАЦІВНИКІВ	■ Справедлива винагорода для співробітників ■ Забезпечення соціальної підтримки працівників і членів їх сімей, пенсіонерів (колишніх працівників)	■ Публікації в ЗМІ, соціальних мережах та інформування про діяльність Компанії ■ Укладення колективних договорів для забезпечення соціальної підтримки працівників і членів їх сімей, пенсіонерів (колишніх працівників)
МІЖНАРОДНІ ОРГАНІЗАЦІЇ	■ Відкритість і прозорість інформації щодо діяльності Компанії	■ Публікації в ЗМІ, соціальних мережах, рейтинги, вплив на міжнародну суспільну думку

Взаємодія з органами державної влади

З метою створення прогнозованого та справедливого середовища для ведення бізнесу, а також дотримання норм законодавства ПАТ «Укрзалізниця» активно взаємодіє з органами державної та місцевої влади. Компанія регулярно інформує органи влади про плани свого розвитку, використовуючи для цього як одностороннє інформування, так і діалоги із зацікавленими сторонами.

Основними цілями взаємодії є:

- захист інтересів залізничної галузі та Компанії під час підготовки нових законодавчих актів;
- підтримка стратегічних ініціатив Компанії на національному рівні на територіях присутності;
- виконання соціальних зобов'язань;
- забезпечення інформаційної відкритості діяльності Компанії;
- побудова репутації та довіри;
- забезпечення сталого розвитку галузі та країни.

Компанія розуміє свою соціальну функцію у сфері пасажирських перевезень та очікує на відповідну реакцію з боку місцевої влади. Товариство закликає органи місцевої влади до партнерства та відповідальності у питаннях організації приміського руху поїздів та повної компенсації перевізнику його витрат за перевезення пасажирів пільгових категорій.

Гарантуючи використання коштів, які надійдуть з місцевих бюджетів, винятково на оновлення та модернізацію рухомого складу, ПАТ «Укрзалізниця» створило спеціальний рахунок, щоб акумулювати кошти від компенсації за перевезення пасажирів-пільговиків. Крім того, в рамках взаємодії з органами державної влади Компанія бере активну участь у вирішенні й інших суспільно чутливих питань. Зокрема 28 вересня 2017 року у Київському міському управлінні Національної поліції відбувся профільний круглий стіл, присвячений модному, але небезпечному захопленню школярів. Щоб запобігти дитячому травматизму на об'єктах залізничної інфраструктури, представники Товариства вирішили спільно з Національною поліцією у грудні 2017 р. провести місячник профілактично-роз'яснювальної роботи, спрямований на протидію зачепінгу та екстремальним селфі. Про правила безпечної поведінки на залізниці розповіли вихованцям дитсадків, учням шкіл та студентам ВНЗ, що розташовані в районах, прилеглих до залізничних колій у Київській області.

Взаємодія з громадськими організаціями

Співпраця з експертним середовищем

Принципи взаємодії: партнерство у вирішенні питань зі спільними інтересами; інформаційна відкритість та прозорість діяльності.

ПАТ «Укрзалізниця» підвищує рівень публічності та взаємодії з інвестиційним співтовариством й експертним середовищем, намагаючись відповідати найліпшій світовій практиці щодо розкриття інформації. Компанія розширює перелік послуг як на українському, так і на трансконтинентальному рівнях.

Співпраця з діловими й громадськими організаціями, участь в ініціативах, спрямованих на підтримку та забезпечення сталого розвитку – це неповний перелік заходів у цій сфері. ПАТ «Укрзалізниця» веде активну роботу та вибудовує відкритий діалог для якісної поінформованості та організації спільної діяльності щодо вирішення важливих питань.

Товариство демонструє готовність до продуктивного та соціально відповідального діалогу в бізнесі. У 2017 році ПАТ «Укрзалізниця» було підписано Меморандум про порозуміння та співпрацю в питаннях регулювання тарифів на вантажні залізничні перевезення. Знаковий крок було здійснено завдяки спільним зусиллям з представниками:

- Федерації роботодавців України,
- Європейської Бізнес Асоціації,
- Української спілки промисловців та підприємців,
- Союзу хіміків України,
- Української асоціації виробників феросплавів та іншої електрометалургійної продукції,
- Об'єднання метизних підприємств України.

Співпраця з міжнародними громадськими організаціями

Компанія підтримує ініціативи, спрямовані на поліпшення комунікацій українців з громадянами інших країн та сприяння культурному діалогу. За звітний період завдяки співпраці Громадської організації «Глобал Офіс» та ПАТ «Укрзалізниця» було вдало реалізовано проект GoCamp2017, що став найбільшим українським проектом з вивчення іноземних мов за допомогою волонтерів з усього світу. Товариство забезпечило перевезення 350 іноземних волонтерів до різних населених пунктів України, де вони працювали в 600 пришкільних мовних таборах. У цікавій формі волонтери з 53 країн вчили англійської 60 тисяч дітей. Крім того, волонтери навчали дітей лідерству, критичному мисленню та подоланню міжкультурних бар'єрів. Під час проекту мовні табори були організовані і для дітей залізничників. Іноземні волонтери відвідали п'ять лікувально-оздоровчих таборів «GoGlobal Укрзалізниця 2017», де з дітьми залізничників працювали близько 30 представників ГО «Глобал Офіс».

Збереження та використання історичної спадщини

Особливим вектором, де ПАТ «Укрзалізниця» веде змістовну й масштабну роботу, є збереження історичної спадщини. Таким чином Товариство сприяє профорієнтації молоді (демонструючи варіанти професійної та особистої реалізації), зміцненню внутрішньокорпоративних комунікацій, використовує презентаційну функцію. Заходи з використанням історичної спадщини допомагають розвивати культурний рівень населення на територіях присутності Товариства та є важливою передумовою для розвитку туризму в країні.

Спільно з місцевими органами влади, громадськими організаціями, туристичними компаніями ПАТ «Укрзалізниця» планує зробити поїздки ретро-поїздів рентабельними й популяризувати подорожі вузькоколійними лініями.

Наприкінці травня 2016 року в структурі ПАТ «Укрзалізниця» було створено сектор з питань збереження ретро-залізничної техніки. У серпні 2017 року було прийнято рішення розширити діяльність сектору, створивши замість нього відділ історичної спадщини залізниць України.

Цілі та завдання:

- **побудова ефективної структури та системи управління всіма процесами в частині збереження та функціонування об'єктів історичної спадщини залізничного транспорту;**
- **використання об'єктів історичної спадщини для розвитку та мотивації персоналу;**
- **отримання прибутку для Компанії та поліпшення репутації Товариства за рахунок використання об'єктів історичної спадщини;**
- **збереження спадщини залізничного транспорту – рухомого складу (паровози, ретро-вагони, спецтехніка), архітектури та інфраструктури як історичних об'єктів, пам'яток архітектури, науки й техніки.**

Ключові напрями

Після створення профільного відділу вперше в Україні було отримано системний підхід до збереження історії залізничного транспорту:

- попередньо розроблено 25 нових потенційних маршрутів ретро-поїзда. Відповідно проведено перемовини з кількома обласними, міськими адміністраціями, туристичними фірмами. Досягнуто попередніх домовленостей щодо фінансування ремонтних або експлуатаційних витрат історичного рухомого складу за рахунок місцевих органів влади;
- на сайті ПАТ «Укрзалізниця» створено інтерактивну карту об'єктів залізничної історії. Карта містить перелік: історичної техніки на постаментах, в робочому стані та законсервованої, залізничних музеїв, дитячих та вузькоколійних залізниць, старовинної залізничної архітектури;
- створено канал у сервісі Youtube, де розміщено контент із залізничної історії;
- проводиться аналіз роботи дитячих залізниць, позиціонуючи їх не лише як навчальні центри, а й як соціальні об'єкти, на яких можна займатись комерційною діяльністю: проводити кінозйомки та організовувати поїзди на замовлення, запускати вело- та мотодрезини тощо;
- формується пакет послуг, що надаватимуться у ретро-поїздах;
- готуються до проведення екскурсії та демонстрація відеофільмів у ретро-вагонах;
- триває розробка лінії сувенірної продукції для ретро-поїздів, музеїв, дитячих та вузькоколійних залізниць;
- заплановане надання об'єктів історичної спадщини (рухомий склад – паровози, ретро-вагони, старовинні вокзали та ін.) для проведення кіно- та телезйомок на комерційній основі.

З 28 вересня до 1 жовтня 2017 року тривав паровозний тур на замовлення любителів історії залізниць з Німеччини, Швейцарії, Великобританії, Франції, Італії, Данії та Японії. Вантажний поїзд у складі паровоза, допоміжного локомотива та 8 вантажних вагонів курсував на ділянках «Ясиня – Делятин» та «Заліщики – Коломия», а туристи мали змогу фотографувати мальовничі краєвиди західної частини України. Для цієї акції було підготовлено паровоз Ер 797-86. Вказані поїздки були призначені для забезпечення перевезення учасників акції «Унікальні маршрути Львівської залізниці» в рамках міжнародної конференції «Збереження історичної залізничної спадщини – шлях до Європи». Внаслідок реалізації вказаного проекту ПАТ «Укрзалізниця» отримало виручку в розмірі 440 204,00 грн, а сума прибутку склала 84 654,62 грн.

Особливе значення в напрямі розвитку та мотивації персоналу посідають дитячі залізниці. На вузькоколійних лініях школярі віком 10-17 років навчаються та працюють на посадах машиністів та помічників, начальників та чергових по станціях, оглядачів вагонів, провідників, начальників змін, поїзда та інших. Випускники цих підрозділів зазвичай вступають до профільних навчальних закладів, а після випуску намагаються працевлаштуватись на підприємствах ПАТ «Укрзалізниця». Наразі дитячі залізниці працюють у Києві, Харкові, Запоріжжі, Дніпрі, Львові, Ужгороді, Луцьку, Рівному та на тимчасово окупованій території у м. Донецьк.

З 4 до 6 жовтня 2017 на вузькоколійній залізниці «Антонівка – Зарічне» (Рівненська область) проходив триденний тур, до якого було перевезено паровоз Гр-280 із Гайворонського оборотного депо та пофарбовано 2 вагони в історичний зелений колір. В перші два дні за маршрутом «Антонівка – Зарічне – Антонівка» подорожували як закордонні, так і українські туристи згідно замовлення, а на третій день - усі охочі (за маршрутом «Антонівка – Володимирець – Антонівка»). Внаслідок реалізації проекту ПАТ «Укрзалізниця» отримало виручку у розмірі 117 951,44 грн. Сума прибутку склала 19 293,07 грн.

Розділ 5

ФІНАНСОВІ РЕЗУЛЬТАТИ

264,4
МЛРД ГРН
АКТИВИ ПАТ «УКРЗАЛІЗНИЦЯ»

67,4
МЛРД ГРН
ДОХОДИ ВІД ПЕРЕВЕЗЕНЬ

114,5
МЛН ГРН
ПЕРШИЙ ПРИБУТОК КОМПАНІЇ ЗА ОСТАННІ 4 РОКИ

27,13%
РЕНТАБЕЛЬНІСТЬ EBITDA

17,6
МЛРД ГРН
ПОДАТКІВ СПЛАЧЕНО НА КОРИСТЬ ДЕРЖАВИ

10,9
МЛРД ГРН
КАПІТАЛЬНИХ ІНВЕСТИЦІЙ ОСВОЄНО

4,8
МЛРД ГРН
ОБСЯГ ПОГАШЕННЯ ФІНАНСОВИХ ЗОБОВ'ЯЗАНЬ

Звіт про фінансовий стан

Консолідований звіт про фінансовий стан

Станом на 31 грудня 2017 року
(у тисячах українських гривень)

	Примітки	2016	2017
Активи			
Необоротні активи			
Основні засоби	9	248 022 035	235 741 862
Інвестиції в асоційовані підприємства	10	760 591	632 366
Фінансові активи	11	178 882	93 247
Податки до відшкодування, крім податку на прибуток	15	888 602	849 024
Передоплата з податку на прибуток		702 715	590 618
Відстрочений податковий актив	20	555 722	376 484
Активи неконтрольованих територій	2	-	10 795 149
		251 108 547	249 078 750
Оборотні активи			
Запаси	12	6 125 854	8 417 920
Торгова та інша дебіторська заборгованість	13	2 043 899	879 122
Передоплати	14	321 766	203 999
Передоплата з податку на прибуток		274 579	215 752
Податки до відшкодування, крім податку на прибуток	15	557 625	460 132
Грошові кошти та їх еквіваленти		6 419 746	5 188 988
		15 743 469	15 365 913
Всього активи		266 852 016	264 444 663

Консолідований звіт про фінансовий стан (продовження)

	Примітки	2016	2017
Власний капітал та зобов'язання			
Власний капітал			
Статутний капітал	16	229 879 115	229 879 115
Додатковий капітал		19 597 430	18 899 383
Непокритий збиток		- 38 668 315	- 38 006 503
		210 808 230	210 771 995
Неконтрольована частка		4 889	4 983
		210 813 119	210 776 978
Довгострокові зобов'язання			
Процентні кредити та запозичення	17	23 832 509	22 620 904
Зобов'язання за договорами фінансової оренди	18	459 852	116 087
Зобов'язання за визначеними виплатами	19	2 532 957	2 232 420
Відстрочене податкове зобов'язання	20	24 948	24 772
Зобов'язання неконтрольованих територій	2	-	4 972 904
		26 850 266	29 967 087
Короткострокові зобов'язання			
Процентні кредити та запозичення	17	16 679 238	10 890 635
Зобов'язання за договорами фінансової оренди	18	1 186 599	605 292
Торгова та інша кредиторська заборгованість	21	6 912 116	7 791 010
Аванси, одержані від клієнтів		2 709 998	2 467 817
Зобов'язання з податку на прибуток		84	630
Інші податкові зобов'язання, крім податку на прибуток	22	480 171	656 425
Забезпечення	23	1 220 425	1 288 789
		29 188 631	23 700 598
Всього зобов'язань		56 038 897	53 667 685
Власний капітал та зобов'язання		266 852 016	264 444 663

Аналіз фінансового стану

Виважена фінансова політика ПАТ «Укрзалізниця» дозволила збільшити запаси Товариства і зменшити поточні зобов'язання Компанії, що в цілому позитивно вплинуло на фінансовий стан Товариства.

Крім того, спостерігається зменшення частки короткострокових зобов'язань ПАТ «Укрзалізниця» на користь довгострокових у загальній структурі зобов'язань, що дає більшу фінансову стабільність Компанії в середньостроковій перспективі.

Також спостерігається стале зростання частки оборотних активів у загальній структурі активів, що позитивно впливає на показники ліквідності.

АКТИВИ

ПАТ «Укрзалізниця» станом на 31 грудня 2017 року становили 264 444,7 млн грн та порівняно з активами станом на 31 грудня 2016 року зменшилися на 2 407,3 млн грн (-1 %).

ОСНОВНІ ЗАСОБИ

протягом 2017 року зменшились на 12 280,1 млн грн і станом на 31.12.2017 складають 235 741,9 млн грн (на 31.12.2016 – 248 022,0 млн грн).

АКТИВИ НЕКОНТРОЛЬОВАНИХ ТЕРИТОРІЙ

виділені в окрему статтю та станом на 31.12.2017 складають 10 795,1 млн грн.

ЗАПАСИ

зросли протягом 2017 року на 2 292,0 млн грн та станом на 31.12.2017 становили 8 417,9 млн грн. Зростання запасів викликане необхідністю створення запасу палива, запасних частин і сировини для безперебійного функціонування ПАТ «Укрзалізниця», забезпечення ремонту основних засобів та будівництва нових вагонів.

ГРОШОВІ КОШТИ ТА ЇХ ЕКВІВАЛЕНТИ

станом на 31.12.2017 склали 5 189,0 млн грн і за 2017 рік зменшилися на 1 230,8 млн грн. Зменшення грошових коштів відбулося внаслідок спрямування коштів на повернення частини фінансових зобов'язань і придбання запасів для потреб ПАТ «Укрзалізниця».

ПАСИВИ

ПАТ «Укрзалізниця» станом на 31 грудня 2017 року становили 264 444,7 млн грн та порівняно з активами станом на 31 грудня 2016 року зменшилися на 2 407,3 млн грн (-1 %).

Статутний капітал

Протягом 2017 та 2016 років статутний капітал Товариства становив 229 879 115 000 грн та поділявся на 229 879 115 простих іменних акцій номінальною вартістю 1 000 грн кожна.

Внесок до статутного капіталу Товариства корпоративних прав ПрАТ «Київський електротехнічний завод «Транссигнал» балансовою вартістю 103 481 тис. грн (Примітка 13) був оформлений в липні 2017 року. Таким чином статутний капітал став повністю сплаченим, після чого 7 вересня 2017 року, відповідно до чинного законодавства України, був зареєстрований випуск акцій Товариства.

Додатковий капітал станом на 31.12.2017 складає 18 899,4 млн грн (на 31.12.2016 – 19 597,4 млн грн) і зменшився протягом звітного періоду на 698 млн грн.

Через об'єктивну неможливість провести усі необхідні нормативні заходи з Реорганізації (інвентаризація активів та зобов'язань, їх оцінка та офіційна передача та прийняття Товариством), чисті активи, пов'язані з територією тимчасово окупованої Автономної Республіки Крим та неконтрольованою територією Донецької та Луганської областей, не могли бути внесені до Статутного капіталу. Натомість передача Товариству таких чистих активів здійснювалася у кореспонденції додатковим капіталом. Фінансова інформація щодо тимчасово окупованої Автономної Республіки Крим та неконтрольованої території Донецької та Луганської областей подається у Примітці 2.

Крім того, додатковий капітал формувався за рахунок об'єктів державного житлового фонду і об'єктів цивільної оборони, які через законодавчі обмеження не можуть бути передані до статутного капіталу Товариства, але включені до складу активів Компанії; також за рахунок об'єктів фінансового лізингу та за рахунок надходжень і модернізації основних засобів, здійснених за період з дати оцінки 31 липня 2014 року до дати закінчення Реорганізації 30 листопада 2015 року.

На початку 2016 року ПАТ «Укрзалізниця» переоформило у власність 65,62 % корпоративних прав ПрАТ «СК «Таст-Гарантія» в рамках процесу Реорганізації. Основною діяльністю ПрАТ «СК «Таст-Гарантія» є надання послуг у сфері страхування, крім страхування життя. Вартість активів дочірньої компанії становила 14 854 тис. грн станом на 31 грудня 2016 року. Сукупний збиток Групи за 2016 рік включав 147 тис. грн прибутку дочірньої компанії.

В 2017 році Група здійснила перекласифікацію у розмірі 745 690 тис. грн у додатковий капітал з метою забезпечення відповідності нормативним документам з Реорганізації.

Додаткова інформація наводиться у Примітках до річної звітності.

Звіт про фінансові результати

Консолідований звіт

За рік, що закінчився 31 грудня 2017 року
(у тисячах українських гривень)

	Примітки	2016	2017
Дохід від реалізації			
Доходи від вантажних перевезень		54 460 057	60 112 590
Доходи від перевезення пасажирів та багажу		6 720 345	7 318 542
Інші доходи та додаткові послуги		5 389 762	6 507 019
Всього доходу від реалізації		66 570 164	73 938 151
Операційні витрати			
Витрати на персонал		- 25 665 850	- 31 973 995
Амортизація		- 17 910 127	- 14 662 305
Електроенергія		- 7 813 910	- 7 865 933
Пальне		- 5 877 363	- 7 307 862
Ремонт та обслуговування		- 5 316 235	- 5 809 691
Податки, крім податку на прибуток	24	- 1 093 293	- 1 803 000
Витрати на соціальне забезпечення		- 283 186	- 470 130
Зміна забезпечень	23	- 318 615	- 100 243
Інші доходи	25	559 075	2 451 001
Інші витрати		- 1 008 650	- 1 061 392
Всього операційних витрат		- 64 728 154	- 68 603 550

Консолідований звіт про сукупний дохід (продовження)

	Примітки	2016	2017
Операційний прибуток		1 842 010	5 334 601
Фінансові доходи	26	364 872	554 799
Фінансові витрати	26	- 4 803 518	- 3 810 903
Чистий збиток від курсових різниць	27	- 4 505 516	- 1 139 624
Частка в збитку асоційованих підприємств	10	- 13 597	- 166 780
Прибуток/(збиток) до оподаткування		- 7 115 749	772 093
Витрати з податку на прибуток	20	- 206 292	- 657 544
Прибуток/(збиток) за рік		- 7 322 041	114 549
Прибуток/(збиток) за рік, що відноситься до:			
Власника материнської компанії		- 7 322 101	114 424
Неконтрольованих часток		60	125
		- 7 322 041	114 549
Інший сукупний (збиток)/дохід			
Інший сукупний (збиток)/дохід, що не перекласифіковується до прибутків та збитків у наступних періодах, за вирахуванням податку на прибуток			
Витрати від перерахунку зобов'язань з визначеними виплатами	19	- 224 801	- 136 378
Частка інших сукупних (збитків)/доходів асоційованих підприємств	10	116 827	- 55 411
Інший сукупний збиток за рік, за вирахуванням податку на прибуток		- 107 974	- 191 789
Всього сукупний (збиток)/дохід за рік, що відноситься до:			
Власника материнської компанії		- 7 430 075	- 77 365
Неконтрольованих часток		60	125
Всього сукупний збиток за рік, за вирахуванням податку на прибуток		- 7 430 015	- 77 240

Аналіз фінансових результатів

Стабільна та злагоджена робота дозволила забезпечити покращення результатів діяльності та фінансового стану ПАТ «Укрзалізниця». За 2017 рік порівняно з 2016 роком спостерігається збільшення обсягів перевезення вантажів і пасажирів та покращення фінансових результатів.

Обсяг перевезення вантажів (вантажообіг) у 2017 році збільшився на 2,3 % та досягнув рівня 191 914,1 млн тонно-кілометрів. Зростання обсягів перевезень відбулося за рахунок збільшення перевезень мінеральних будівельних матеріалів, зернових вантажів, кам'яного вугілля та збільшення середньої дальності перевезень на 19,1 км.

При цьому на обсяги перевезення вантажів мали вплив негативні фактори.

Відповідно до рішення Ради національної безпеки і оборони України від 15.03.2017 припинено переміщення вантажів через лінію розмежування, внаслідок чого відбулось різке падіння обсягів перевезень вантажів у Східному регіоні України.

Обсяг транзитних перевезень у 2017 році склав 20 272,6 млн тонно-кілометрів, що більше 2016 року на 3,1 %. Збільшення транзитних перевезень спостерігається переважно за рахунок перевезень руди залізної і марганцевої та нафти і нафтопродуктів. З метою підвищення транзитного потенціалу України в червні 2017 року був організований пілотний рейс контейнерного поїзда за маршрутом Китай (Чанша-Гаш) – Монголія – Росія – Україна – Словаччина (термінал Добра) зі збірним вантажем (переважно товари народного вжитку).

Імпортні перевезення у 2017 році склали 22 873,7 млн тонно-кілометрів, що на 21,2 % більше 2016 року. В імпорті насамперед збільшились перевезення кам'яного вугілля, хімічних мінеральних добрив, мінеральних будівельних матеріалів та цементу. Обсяги перевезень кам'яного вугілля за звітний період є найбільшими за останні 20 років. Це передусім пов'язано із зниженням постачань на внутрішньому ринку, враховуючи припинення перевезень з ОРДЛО.

Експортні перевезення у 2017 році склали 79 817,3 млн тонно-кілометрів, що на 2,4 % більше 2016 року. В експорті найбільше зросли обсяги перевезення мінеральних будівельних матеріалів та зернових вантажів. Збільшення обсягів перевезень мінеральних будівельних матеріалів відбулось на фоні низьких показників минулого року переважно за рахунок перевезень щебеню до Білорусі.

Перевезення зернових вантажів є рекордними. На збільшення обсягів перевезень залізницею позитивно вплинула заборона руху транспортних засобів масою понад 40 тонн автомобільними дорогами, що була прийнята Кабінетом Міністрів України наприкінці минулого року. Міністерством інфраструктури України видано окреме доручення щодо заборони в'їзду на території державних підприємств морських торговельних портів транспортних засобів, вагові параметри яких перевищують нормативні. 80 % від всього експортованого через порти зерна перевозиться залізничним транспортом.

Проте знизились обсяги перевезення чорних металів та лісних вантажів.

У 2017 році експорт чорних металів був найменшим за останні 20 років. Основна причина зменшення перевезень чорних металів – скорочення виробництва у зв'язку з припиненням поставок через лінію зіткнення в межах Донецької та Луганської областей та втратою металургійних потужностей Алчевського, Єнакіївського, Макіївського, Донецького заводів.

Обсяги перевезень лісових вантажів найнижчі за попередні роки. Зменшення відбулось через заборону з 1 січня 2017 року (терміном на 10 років) вивезення за межі митної території України в режимі експорту деревних порід сосни з метою відновлення деревообробної та меблевої промисловості. Також з 1 листопада 2015 року було заборонено вивезення необроблених лісоматеріалів деревних порід.

Загалом у 2016-2017 роках Росією застосовано ряд дискримінаційних обмежень та заборон перевезення вантажів, які призвели до штучного погіршення умов торгівлі України як з Росією, так і з третіми країнами та порушили зобов'язання, взяті РФ в рамках СОТ та Договору про зону вільної торгівлі.

Внутрішньодержавні перевезення у 2017 році склали 68 950,5 млн тонно-кілометрів, що на 4,5 % менше планового завдання та на 3,0 % менше аналогічного періоду минулого року. У внутрішньому сполученні зменшились обсяги перевезень кам'яного вугілля, руди залізної і марганцевої, коксу та чорних металів.

З лютого 2017 року спостерігається значне зменшення обсягів перевезення кам'яного вугілля через блока-

ду і подальше припинення перевезень з ОРДЛО. Якщо у 2016 році українські енергетики закупили для власних потреб 11,6 млн тонн вугілля з підприємств, розташованих в ОРДЛО, то після блокування ці поставки практично припинились.

Основною причиною зменшення перевезень руди залізної і марганцевої є зменшення виробництва основних видів промислової продукції через втрату потужних металургійних підприємств в ОРДЛО. Переважно знизились або припинились перевезення на підприємства, що розташовані на території, непідконтрольній Україні через припинення переміщення вантажів через лінію зіткнення в межах Донецької та Луганської областей до повернення захоплених підприємств. Також на обсяги перевезень негативно вплинула нестача рухомого складу.

У внутрішньому сполученні значно збільшились обсяги перевезень мінеральних будівельних матеріалів та зернових вантажів. На збільшення перевезень мінеральних будівельних матеріалів вплинуло збільшення обсягів будівництва. Відновлення дорожнього господарства країни було визначено одним з пріоритетів у бюджеті на 2017 рік. В результаті чого в Україні реконструйовано та побудовано понад 2 тис. км доріг, що вдвічі перевищує показники минулого року. Однією з причин збільшення обсягів перевезень зерна залізницею є заборона руху транспортних засобів масою понад 40 тонн автомобільними дорогами.

У 2017 році перевезено 339 550,5 тис. тонн вантажів, що на 1,1 % менше 2016 року.

Пасажирообіг становить 28 001,3 млн пас-км, що більше 2016 року на 3,7 % за рахунок збільшення у західному та південному напрямках кількості курсування поїздів у далекому сполученні.

У внутрішньодержавному сполученні пасажирообіг склав 18 435,7 млн пас-км, що більше рівня 2016 року на 7,8 % у зв'язку із збільшенням у західному та південному напрямках кількості курсування поїздів у далекому сполученні.

У міжнародному сполученні пасажирообіг склав 1 150,3 млн пас-км, що менше рівня 2016 року на 8,5 % у зв'язку зі зменшенням відправлення поїздів у міжнародному сполученні (передусім у східному напрямку).

У приміському сполученні пасажирообіг склав 5 443,5 млн пас-км, що менше 2016 року на 5,3 %. Зменшення перевезень обумовлено рядом економічних, соціальних та демографічних факторів, розвитком приміського автотранспорту та скороченням кількості приміських поїздів внаслідок зносу моторвагонного рухомого складу.

У 2017 році перевезено 206 636,3 тис. пасажирів, що менше 2016 року на 0,2 %.

За 2017 рік ПАТ «Укрзалізниця» отримало чистий прибуток у сумі 114,5 млн грн.

Завдяки започаткованим реформам доходи Компанії у 2017 році зростали вищими темпами (+12,9 %), ніж витрати (+1,8 %). Це дозволило покращити фінансовий результат Товариства на 7,4 млрд грн (за 2017 рік отримано прибуток у сумі 0,1 млрд грн, тоді як за 2016 рік збиток становив 7,3 млрд грн).

Доходи за 2017 рік отримані у сумі 76,9 млрд грн, з них чистий дохід від реалізації продукції склав 73,9 млрд грн.

У складі чистого доходу доходи від перевезень становлять 67,4 млрд грн.

Доходи від перевезень (67,4 млрд грн) порівняно зі звітом 2016 року зросли на 6,3 млрд грн, або 10,2 %, переважно за рахунок індексації тарифів на вантажні перевезення в межах України з 1 травня 2016 року на 15 % (відповідно до наказу Мінінфраструктури від 26.04.2016 № 161), індексації тарифів на вантажні перевезення в межах України з 31 жовтня 2017 року на 15 % (відповідно до наказу Мінінфраструктури від 20.10.2017 № 357) та зростання обсягів перевезень на 2,8 %.

Витрати ПАТ «Укрзалізниця» понесені у сумі 76,8 млрд грн, серед них собівартість реалізованої продукції 67,3 млрд грн.

Витрати від перевезень склали 63,3 млрд грн, що більше, ніж у звіті попереднього року, на 4,0 млрд грн (+6,7 %), серед них:

- від вантажних перевезень – 46 млрд грн (72,7 % від загальної суми), що більше, ніж у звіті попереднього року, на 2,3 млрд грн (+5,2 %);
- від пасажирських перевезень – 17,3 млрд грн, що більше, ніж у звіті попереднього року, на 1,7 млрд грн (+10,8 %).

Зростання витрат до 2016 року викликане переважно зростанням цін на енергоносії та основні види сировини (індекс цін виробників промислової продукції грудень 2017 до грудня 2016 склав 116,5 %).

Фінансовий результат від перевезень складає 4,1 млрд грн.

За підсумками діяльності ПАТ «Укрзалізниця» в 2017 році відзначається зростання показника EBITDA на 390 млн грн (+2 %), який сягнув 20,06 млрд грн, що позитивно впливає на сприйняття Компанії на західних фінансових ринках.

Про ефективність діяльності Компанії у звітному періоді свідчить показник рентабельності EBITDA– 27,13 %.

Додаткова інформація наводиться у Примітках до річної звітності.

Звіт про рух грошових коштів

Консолідований звіт про рух грошових коштів

За рік, що закінчився 31 грудня 2017 року
(у тисячах українських гривень)

	Примітки	2016	2017
Рух грошових коштів від операційної діяльності			
Прибуток/(збиток) до оподаткування		- 7 115 749	772 093
Коригування для узгодження прибутку/(збитку) до оподаткування та чистих грошових потоків, одержаних від операційної діяльності			
Амортизація		17 910 127	14 662 305
Чисті фінансові витрати	26	4 438 646	3 256 104
Прибуток від вибуття основних засобів		- 3 201	-
Зміни у зобов'язаннях за визначеними виплатами та забезпеченнях		408 026	- 291 814
Резерв сумнівних боргів		249 743	100 486
Нереалізований чистий збиток від курсових різниць		4 479 346	896 694
Частка в збитку асоційованих підприємств	10	13 597	166 780
Прибуток від операційної діяльності до змін в оборотному капіталі		20 380 535	19 562 648
Зміни в оборотному капіталі			
Торгова та інша дебіторська заборгованість		- 1 384 545	- 369 827
Передоплати		- 68 116	78 371
Запаси		- 1 077 279	- 2 538 250
Податки до відшкодування, крім податку на прибуток		- 309 968	57 087
Торгова та інша кредиторська заборгованість		1 129 592	841 154
Аванси, одержані від клієнтів		844 826	- 18 423
Інші податкові зобов'язання, крім податку на прибуток		- 100 617	244 021
Грошові кошти, одержані від операційної діяльності		19 414 428	17 856 781
Податок на прибуток сплачений		- 557 501	- 360 359
Відсотки сплачені		- 4 054 202	- 3 437 303
Дивіденди сплачені	16	- 166 480	- 6 513
Використані суми забезпечення	23	–	- 60 328
Чисті грошові кошти, одержані від операційної діяльності		14 636 245	13 992 278

Консолідований звіт про рух грошових коштів (продовження)

	Примітки	2016	2017
Рух грошових коштів від інвестиційної діяльності			
Придбання основних засобів		- 6 799 448	- 10 872 454
Надходження від реалізації основних засобів		5 282	-
Витрачання на фінансові інвестиції		- 53 095	-
Дивіденди, отримані від асоційованих підприємств	10	-	7 988
Відсотки отримані		357 765	548 968
Грошові кошти, отримані в результаті Реорганізації		881	-
Чисті грошові кошти, використані в інвестиційній діяльності		- 6 488 615	- 10 315 498
Рух грошових коштів від фінансової діяльності			
Отримання відсоткових кредитів та запозичень		982 145	-
Погашення відсоткових кредитів та запозичень		- 5 377 703	- 2 718 312
Надходження від розміщення внутрішніх облігацій		269 000	-
Погашення внутрішніх облігацій		- 1 775 625	- 1 720 000
Погашення зобов'язань за договорами фінансової оренди		- 749 376	- 381 786
Дивіденди, сплачені неконтрольованим часткам участі		-	- 31
Чисті грошові кошти, використані в фінансовій діяльності		- 6 651 559	- 4 820 129
Чисте (зменшення)/збільшення грошових коштів		1 496 071	- 1 143 349
Перекласифікація грошових коштів в активи неконтрольованих територій	2	-	- 103 594
Вплив зміни обмінних курсів на грошові кошти та їх еквіваленти		38 767	16 185
Грошові кошти та їх еквіваленти, на 1 січня		4 884 908	6 419 746
Грошові кошти та їх еквіваленти, на 31 грудня		6 419 746	5 188 988

Аналіз руху грошових коштів

Грошові кошти та їх еквіваленти станом на 31.12.2017 становили 5 189 млн грн та за рік зменшилися на 1 230,8 млн грн. Зміна грошових коштів обумовлена суттєвим збільшенням видатків у 2017 році на інвестиційну діяльність порівняно з 2016 роком, зменшенням чистого грошового потоку від операційної діяльності внаслідок збільшення видатків на забезпечення операційної діяльності та придбання запасів, зменшенням видатків на фінансову діяльність.

Розрахунки з бюджетом

ПАТ «Укрзалізниця» своєчасно відповідно до чинного законодавства сплачує поточні податки та обов'язкові платежі до бюджету і державних цільових фондів.

За 2017 рік сплата податків до бюджетів всіх рівнів та державних цільових фондів становить 17 565,8 млн грн:

- державний бюджет – 6 619,7 млн грн;
- місцеві бюджети – 5 204,9 млн грн;
- державні цільові фонди (Пенсійний фонд та фонди соціального страхування) – 5 741,2 млн грн.

Порівняно з 2016 роком податків та обов'язкових платежів сплачено більше на 2 409,4 млн грн (+15,9 %). Зростання сплати податків та обов'язкових платежів відбулося у зв'язку з підвищенням заробітної плати працівникам, що відповідно призвело до збільшення сплати податків з доходів фізичних осіб (працівників) та єдиного соціального внеску (відрахування до Пенсійного фонду та фонду соціального страхування).

Протягом 2017 року дочірні підприємства ПАТ «Укрзалізниця» сплатили частку прибутку безпосередньо до державного бюджету у розмірі 6 513 тис. грн (2016 р.: 794 тис. грн).

Кредитна політика та зобов'язання

ПАТ «Укрзалізниця» є відповідальним позичальником, що використовує різноманітні інструменти залучення фінансових ресурсів як на внутрішньому ринку, так і з міжнародних ринків капіталу. Товариство активно співпрацює з міжнародними фінансовими організаціями з питань фінансування інфраструктурних проектів та з українськими державними банками з питань фінансування поточних питань діяльності Товариства.

Кредитна політика ПАТ «Укрзалізниця» протягом 2017 року спрямована на мінімізацію ризиків, пов'язаних із залученням кредитних коштів:

- відсутність простроченої заборгованості по процентних кредитах;
- зниження валютної частки кредитного портфеля;
- зменшення частки кредитів банків з російським капіталом у кредитному портфелі.

Станом на 31.12.2017 процентні кредити та запозичення ПАТ «Укрзалізниця» становлять 33 511 млн грн:

- процентні банківські кредити – 18 446 млн грн
- єврооблігації – 14 583 млн грн
- інші запозичення – 482 млн грн.

Станом на кінець 2017 року валютна частка кредитного портфеля Групи складала 32 813 млн грн (98 % від кредитного портфеля групи), що несе в собі валютні ризики.

За 2017 рік процентні кредити та запозичення зменшилися на 7 000 млн грн. Зменшення цих зобов'язань пов'язано з перекласифікуванням кредитів та позик ДП «Донецька залізниця» до зобов'язань неконтрольованих територій, погашенням внутрішніх облігацій, відсоткових кредитів та запозичень.

Облігації, випущені на внутрішньому ринку (деноміновані в українських гривнях з відсотковою ставкою 18 % – 23,5 %), були повністю погашені у 2017 році.

Єврооблігації стосуються позики в розмірі 500 000 тис. доларів США, отриманої у результаті розміщення єврооблігацій Шортлайн Пі-Ел-Сі на Ірландській фондовій біржі в травні 2013 року. У березні 2016 року Група здійснила репрофілювання позики, яке включало пролонгацію терміну погашення до 15 вересня 2021 року, зростання річної процентної ставки з 9,5 % до 9,875 % з 21 листопада 2015 року та зміну графіка погашення основної суми позики – 60 % підлягає сплаті у 2019 році, 20 % – у 2020 році та 20 % – у 2021 році.

У 2017 та 2016 роках Група порушила зобов'язання за договором про внесення змін та доповнень і викладення у новій редакції, укладеним між ПАТ «Українська залізниця» та Шортлайн Пі-Ел-Сі від 19 лютого 2016 року, оскільки Група не мала змоги вчасно реструктурувати частину кредитних зобов'язань. Група виправила порушення до кінця відповідних звітних років шляхом внесення змін до договору з Шортлайн Пі-Ел-Сі.

Деякі кредитні угоди містять фінансові та нефінансові обмеження щодо певних операцій та фінансових коефіцієнтів, включаючи обмеження стосовно рівня заборгованості та прибутковості Групи. За результатами 2017 року спостерігається позитивна динаміка ковенант:

- EBITDA/Чисті фінансові витрати: 6,84 (4,89 за підсумками I півріччя 2017 року);
- чисті запозичення/EBITDA: 1,65 (1,57 за підсумками I півріччя 2017 року).

Станом на 31.12.2017 ПАТ «Укрзалізниця» має зобов'язання за договорами фінансової оренди у розмірі 721 млн грн, які з початку 2017 року зменшилися на 925 млн грн. Зобов'язання за договорами фінансової оренди являють собою суми до сплати за договорами на придбання вантажних та пасажирських вагонів, локомотивів та обладнання. Протягом 2017 року ПАТ «Укрзалізниця» не отримувало основних засобів за договорами фінансової оренди.

Примітки до фінансової звітності

Сфера діяльності та структура Групи

Створення і діяльність Товариства та Групи

Публічне акціонерне товариство «Українська залізниця» (далі – ПАТ «Укрзалізниця», або «Товариство») було зареєстроване 21 жовтня 2015 року і розпочало господарську діяльність 1 грудня 2015 року.

ПАТ «Укрзалізниця» було створене внаслідок реорганізації шляхом злиття підприємств та установ залізничного транспорту загального користування (далі – «Реорганізація»). Товариству були передані практично всі активи та зобов'язання підприємств, що входили до сфери управління та фактично контролювалися Державною адміністрацією залізничного транспорту України.

Ця консолідована фінансова звітність включає фінансову звітність ПАТ «Укрзалізниця» та його дочірніх підприємств (далі разом – «Група»). Перелік підприємств, які увійшли до складу Групи, подається нижче.

Основними видами діяльності Групи є надання послуг з транспортування вантажів та перевезення пасажирів залізничним транспортом, послуг з доступу до інфраструктури залізничного транспорту, логістичних послуг, послуг з ремонту та обслуговування рухомого складу тощо.

Товариство визнано природною монополією на території України в частині надання послуг з користування об'єктами інфраструктури, що забезпечують рух залізничного транспорту загального користування та керування диспетчерськими службами.

Корпоративна інформація

Єдиним акціонером ПАТ «Укрзалізниця» є держава Україна в особі Кабінету Міністрів України. Управління корпоративними правами держави стосовно Товариства здійснює Кабінет Міністрів України.

Юридична адреса ПАТ «Укрзалізниця»: вул. Тверська, 5, Київ, 03150, Україна.

Підприємства, включені до консолідованої звітності

Нижче подаються назви підприємств, фінансова звітність яких включена до консолідованої фінансової звітності станом на 31 грудня:

		2016	2017
1	ПАТ «Українська залізниця»	Материнська компанія	Материнська компанія
2	ПрАТ «Дніпропетровський тепловозоремонтний завод»	100 %	100 %
3	ПрАТ «Запорізький електровозоремонтний завод»	100 %	100 %
4	ПрАТ «Львівський локомотиворемонтний завод»	100 %	100 %
5	ПрАТ «Київський електровагоноремонтний завод»	100 %	100 %
6	ПрАТ «Коростенський завод залізобетонних шпал»	100 %	100 %
7	ПрАТ «Гніванський завод спецзалізобетону»	100 %	100 %
8	ПрАТ «Київський електротехнічний завод «Транссигнал»	–	100 %
9	ПрАТ «СК «Таст-Гарантія» (Примітка 16)	65,62 %	65,62 %

До складу ПАТ «Укрзалізниця» входять шість регіональних філій та 28 філій, дані яких були включені в цю консолідовану фінансову звітність. Товариство продовжує внутрішню реорганізацію та формує цільову структуру Компанії з виділенням ринково-орієнтованих підрозділів. Протягом 2017 року розпочали діяльність новостворені філії Товариства: «Пасажирська компанія», «Енергоремтранс», «Центр діагностики залізничної інфраструктури» та «Центр будівельно-монтажних робіт та експлуатації будівель і споруд».

Політика ціноутворення

Перевезення вантажів та пасажирів залізничним транспортом є регульованою діяльністю та визначається такими тарифними нормами:

Тарифи на перевезення вантажів у межах України – визначаються Міністерством інфраструктури України за погодженням з Міністерством економічного розвитку і торгівлі України та Міністерством фінансів України. Тарифи встановлюються у гривнях і коригуються з урахуванням рівня інфляції та зміни споживчих цін. Тарифи на перевезення вантажів підвищувались протягом 2017 року (на 15 % починаючи з 31 жовтня) та 2016 року (на 15 % починаючи з 30 квітня).

Тарифи на перевезення пасажирів, багажу і вантажобагажу у внутрішньому сполученні – визначаються Міністерством інфраструктури України за погодженням з Міністерством економічного розвитку і торгівлі України та встановлюються у гривнях. Протягом 2017 року збільшення тарифів на перевезення пасажирів, багажу і вантажобагажу у внутрішньому сполученні не відбувалося, окрім незначного підвищення тарифів на деякі приміські напрямки. Протягом 2016 року відбулося збільшення зазначених тарифів на 5 % лише для 1-го класу поїздів «Інтерсіті+».

Тарифи на перевезення вантажів у міжнародному сполученні – регулюються спеціальною Тарифною політикою, яка щорічно затверджується Міністерством інфраструктури України на основі міжурядових угод та встановлюються у швейцарських франках. Протягом 2017 та 2016 років збільшення зазначених тарифів не відбувалось.

Тарифи на перевезення пасажирів та багажу у міжнародному сполученні – затверджуються Міністерством інфраструктури України на підставі певних міжурядових угод. Встановлюються у швейцарських франках при поїздках у країни Співдружності Незалежних Держав, а також Латвію, Литву, Естонію, у євро – при поїздках в інші країни. Протягом 2017 та 2016 років збільшення зазначених тарифів не відбувалось.

Операційне середовище, ризики та економічні умови в Україні

Група здійснює свою діяльність в Україні. Попри те, що економіка України вважається ринковою, вона продовжує демонструвати певні особливості, властиві економіці, що розвивається. Такі особливості характеризуються, але не обмежуються низьким рівнем ліквідності на ринках капіталу, високою інфляцією та значним дефіцитом балансу державних фінансів та зовнішньої торгівлі.

Після значного погіршення у 2014 і 2015 роках поточна політична та економічна ситуація в Україні залишається нестабільною. На тлі напружених двосторонніх відносин з Російською Федерацією через роль, яка їй відводиться у тимчасовій окупації Автономної Республіки Крим у квітні 2014 року та продовженні збройного протистояння у певних частинах Донецької та Луганської областей (антитерористична операція), Уряд України не полишає спроб проведення комплексних структурних реформ, які мають на меті усунення існуючих дисбалансів в економіці, державних фінансах та управлінні, боротьбу з корупцією, удосконалення судової системи тощо та, в кінцевому підсумку, створення умов для економічного зростання в країні.

Слабкість національної валюти гривні (грн), яка зазнала девальвації більш ніж у три рази стосовно долара США, у 2,5 рази стосовно євро з початку 2014 року в поєднанні з обмеженнями щодо міжнародних розрахунків, негативним сальдо зовнішньої торгівлі, тривалою нестабільністю на традиційних експортних товарних ринках країни, високим рівнем інфляції та значним зовнішнім боргом є ключовими ризиками для стабілізації операційного середовища в Україні у найближчому майбутньому. Подальша підтримка з боку Міжнародного валютного фонду (МВФ) та інших міжнародних кредиторів, що надала б більше можливостей з макроекономічної стабілізації та управління зовнішнім боргом, залежить від збереження динаміки зазначених вище структурних реформ.

При складанні цієї консолідованої фінансової звітності враховувалися вже відомі та оцінювані результати вищезазначених чинників на фінансовий стан і результати діяльності Групи у звітному періоді. Управлінський персонал стежить за розвитком поточної ситуації і, за необхідності, вживає усіх можливих заходів для мінімізації будь-яких негативних наслідків. Подальший негативний розвиток подій у політичній ситуації, макроекономічних умовах та/або умовах зовнішньої торгівлі може і далі негативно впливати на фінансовий стан та результати діяльності Групи у такий спосіб, що наразі не може бути визначений.

Після тимчасової окупації Автономної Республіки Крим Російською Федерацією в квітні 2014 року Група припинила свою діяльність у регіоні. У результаті Реорганізації активи та зобов'язання, що стосуються тимчасово окупованої Автономної Республіки Крим, були передані Товариству за обліковою вартістю, станом на 31 березня 2014 року. Станом на 31 грудня 2016 року балансова вартість активів і зобов'язань Групи, розташованих або іншим чином пов'язаних з тимчасово окупованою Автономною Республікою Крим (включаючи покупців, позичальників тощо) становила 1 182 515 тис. грн та 185 104 тис. грн відповідно. У фінансовій звітності Групи за 2017 та 2016 роки не було відображено жодних доходів та/або витрат, пов'язаних з Автономною Республікою Крим.

У другій половині 2014 року в результаті збройних сутичок органи державної влади України тимчасово втратили контроль над деякими територіями Донецької та Луганської областей, де здійснювали діяльність певні структурні підрозділи Державного підприємства «Донецька Залізниця» (ДП «Донецька залізниця»). У результаті Реорганізації активи та зобов'язання структурних підрозділів ДП «Донецька залізниця», розташованих на тимчасово неконтрольованій території Донецької та Луганської областей, були передані Товариству за даними фінансової звітності вказаної залізниці станом на 30 червня 2014 року та обліковуються на балансі регіональної філії «Донецька залізниця» (РФ «Донецька залізниця»).

Після закінчення тимчасової окупації Автономної Республіки Крим та після відновлення контролю над неконтрольованою територією Донецької та Луганської областей активи та зобов'язання, що стосуються зазначених регіонів (разом – «неконтрольовані території»), будуть переоцінені та оформлені як внесок до статутного капіталу, а частина основних засобів – як майно на праві господарського відання.

Незважаючи на втрату контролю над активами тимчасово окупованої та тимчасово неконтрольованої території та незважаючи на мораторій на звернення стягнення щодо відповідних зобов'язань, Група продовжує обліковувати їх у консолідованому звіті про фінансовий стан як зазначено вище, оскільки це відповідає нормативним вимогам, які стосуються Реорганізації, а також відповідає офіційній позиції Уряду України, що органи державної влади України відновлять контроль над неконтрольованими територіями. Група здійснила лише коригування процентних кредитів та зобов'язань, а також зобов'язань за договорами фінансової оренди, у яких Група виступала стороною договірних відносин або володіла достатньою історичною інформацією станом на 1 січня 2016 року. Жодних коригувань зазначених фінансових зобов'язань не було зроблено після вказаної дати (Примітка 17). Як зазначено у Примітці 10, активи, зобов'язання та результати діяльності асоційованого підприємства ПрАТ «Укртранслізинг» разом з трьома його дочірніми підприємствами також пов'язані з неконтрольованими територіями.

Незважаючи на антитерористичну операцію, Група змогла забезпечити здійснення залізничних перевезень із залученням неконтрольованої території протягом 2016 року. Вантажне залізничне сполучення із неконтрольованою територією було припинено з 15 березня 2017 року. Указом Президента України № 62/2017 від 15 березня 2017 року було введено в дію рішення Ради національної безпеки і оборони України «Про невідкладні додаткові заходи із протидії гібридним загрозам національній безпеці України», яким передбачено здійснення заходів щодо припинення переміщення вантажів через лінію зіткнення у межах Донецької та Луганської областей, за невеликим винятком. У результаті вжитих заходів було повністю припинене вантажне залізничне сполучення із тимчасово окупованими територіями Донецької та Луганської областей.

Станом на 31 грудня 2017 року управлінський персонал завершив розподіл активів та зобов'язань РФ «Донецька залізниця» на контрольовану та неконтрольовану частини. Активи та зобов'язання неконтрольованої частини були виділені в наступні рядки консолідованого звіту про фінансовий стан: активи неконтрольованих територій та зобов'язання неконтрольованих територій у складі необоротних активів та довгострокових зобов'язань відповідно. До цих рядків також включені активи та зобов'язання, що стосуються Автономної Республіки Крим. Такий підхід надає чіткішу презентацію активів та зобов'язань Групи. Група вважає практично недоцільною перекласифікацію порівняльної інформації, оскільки у попередні періоди здійснювались господарські операції із залученням неконтрольованої території, крім того, могла змінюватися лінія зіткнення сторін збройних сутичок.

Активи та зобов'язання неконтрольованих територій

	Неконтрольована територія Донецької та Луганської областей	Автономна Республіка Крим	Разом
Активи			
Необоротні активи			
Основні засоби	6 799 881	1 948 787	8 748 668
Фінансові активи	34 951	1 559	36 510
Передоплата з податку на прибуток	27 605	–	27 605
	6 862 437	1 950 346	8 812 783
Оборотні активи			
Запаси	191 817	69 089	260 906
Торгова та інша дебіторська заборгованість	1 527 954	8 879	1 536 833
Передоплати	30 705	8 691	39 396
Передоплата з податку на прибуток	11	1 220	1 231
Податки до відшкодування, крім податку на прибуток	37 983	2 423	40 406
Грошові кошти та їх еквіваленти	99 841	3 753	103 594
	1 888 311	94 055	1 982 366
Всього активи неконтрольованих територій	8 750 748	2 044 401	10 795 149
Короткострокові зобов'язання			
Процентні кредити та запозичення	3 724 995	–	3 724 995
Зобов'язання за договорами фінансової оренди	553 467	–	553 467
Торгова та інша кредиторська заборгованість	402 917	–	402 917
Аванси, одержані від клієнтів	223 758	–	223 758
Податкові зобов'язання, крім податку на прибуток	67 767	–	67 767
	4 972 904	–	4 972 904
Всього зобов'язань неконтрольованих територій	4 972 904	–	4 972 904

Узагальнена фінансова інформація регіональної філії «Донецька залізниця», що включена до консолідованої фінансової звітності Групи станом на 31 грудня, представлена нижче (інформація за 2017 рік надана після виключення неконтрольованої території):

Активи та зобов'язання РФ «Донецька залізниця»

	2016	2017
Активи		
Необоротні активи		
Основні засоби	12 147 415	4 647 805
Фінансові активи	34 302	8 424
Передоплата з податку на прибуток	29 519	–
Активи неконтрольованих територій	–	8 750 748
	12 211 236	13 406 977
Оборотні активи		
Запаси	696 190	596 411
Торгова та інша дебіторська заборгованість	1 542 722	11 205
Торгова та інша дебіторська заборгованість від підприємств Групи	5 614	–
Передоплати	28 260	4 059
Податки до відшкодування, крім податку на прибуток	12 824	16 220
Грошові кошти та їх еквіваленти	108 686	1 807
	2 394 296	629 702
Всього активи	14 605 532	14 036 679
Довгострокові зобов'язання		
Зобов'язання за договорами фінансової оренди	6 014	–
Зобов'язання за визначеними виплатами	310 930	174 456
Зобов'язання неконтрольованих територій	–	4 972 904
	316 944	5 147 360
Короткострокові зобов'язання		
Процентні кредити та запозичення	3 909 603	–
Зобов'язання за договорами фінансової оренди	622 444	74 793
Торгова та інша кредиторська заборгованість	978 231	434 859
Торгова та інша кредиторська заборгованість підприємствам Групи	1 175 369	1 986 656
Аванси, одержані від клієнтів	171 507	6 026
Інші податкові зобов'язання, крім податку на прибуток	119 818	56 231
	6 976 972	2 558 565
Всього зобов'язань	7 293 916	7 705 925
Чисті активи	7 311 616	6 330 754

Сукупний дохід РФ «Донецька залізниця»

	2016	2017
Дохід від реалізації		
Доходи від вантажних перевезень	4 219 395	4 062 706
Доходи від перевезення пасажирів та багажу	91 418	84 800
Інші доходи та додаткові послуги	193 106	206 516
Доходи від підприємств Групи	190 986	92 643
Всього доходу від реалізації	4 694 905	4 446 665
Операційні витрати		
Витрати на персонал	(2 629 582)	(2 869 077)
Амортизація	(392 934)	(366 736)
Електроенергія	(412 890)	(361 184)
Пальне	(586 356)	(804 632)
Ремонт та обслуговування	(474 788)	(355 271)
Податки, крім податку на прибуток	(67 773)	(86 788)
Витрати на соціальне забезпечення	(16 204)	(31 779)
Інші доходи	34 383	170 463
Інші витрати	(138 073)	(22 278)
Всього операційних витрат	(4 684 217)	(4727 282)
Операційний (збиток)/прибуток	10 688	(280 617)
Фінансові доходи	1 950	18 794
Фінансові витрати	(55 819)	(27 277)
Чистий збиток від курсових різниць	(110 568)	(1 044)
Збиток до оподаткування	(153 749)	(290 144)
Витрати з податку на прибуток	–	–
Збиток за рік	(153 749)	(290 144)
Всього сукупний збиток за рік, після оподаткування	(153 749)	(290 144)

Рух грошових коштів РФ «Донецька залізниця»

	2016	2017
Рух грошових коштів від операційної діяльності		
Збиток до оподаткування	(153 749)	(290 144)
Коригування для узгодження збитку до оподаткування та чистих грошових потоків, одержаних від операційної діяльності		
Амортизація	392 934	366 921
Чисті фінансові витрати	53 869	27 277
Прибуток від вибуття основних засобів	(124)	–
Нереалізований чистий збиток від курсових різниць	110 568	–
Прибуток від операційної діяльності до змін в оборотному капіталі	403 498	104 054
Зміни в оборотному капіталі		
Торгова та інша дебіторська заборгованість	443 010	(13 312)
Передоплати	13 610	(6 630)
Запаси	(125 549)	(131 459)
Податки до відшкодування, крім податку на прибуток	(4 166)	(41 061)
Торгова та інша кредиторська заборгованість	178 881	388 786
Аванси, одержані від клієнтів	(89 913)	58 346
Інші податкові зобов'язання, крім податку на прибуток	26 121	4 180
Грошові кошти, одержані від операційної діяльності	845 492	362 904
Відсотки сплачені	(33 901)	(16 420)
Чисті грошові кошти, одержані від операційної діяльності	811 591	346 484
Рух грошових коштів від інвестиційної діяльності		
Придбання основних засобів	(201 679)	(163 261)
Надходження від реалізації основних засобів	1 602	–
Чисті грошові кошти, використані в інвестиційній діяльності	(200 077)	(163 261)
Рух грошових коштів від фінансової діяльності		
Погашення відсоткових кредитів та запозичень	(615 511)	(190 261)
Чисті грошові кошти, використані в фінансовій діяльності	(615 511)	(190 261)
Чисте зменшення грошових коштів	(3 997)	(7 038)
Перекласифікація грошових коштів в активи неконтрольованих територій	–	(99 841)
Грошові кошти та їх еквіваленти, на 1 січня	112 683	108 686
Грошові кошти та їх еквіваленти, на 31 грудня	108 686	1 807

Здатність Групи продовжувати діяльність на безперервній основі

Чистий прибуток Групи за рік, що закінчився 31 грудня 2017 року, становив 114 424 тис. грн (2016 р.: чистий збиток 7 322 101 тис. грн). Станом на 31 грудня 2017 року поточні зобов'язання Групи перевищували поточні активи на 8 334 686 тис. грн (2016 р.: 13 445 162 тис. грн).

Як зазначається у Примітці 17, станом на 31 грудня 2017 та 2016 років тривало порушення певних зобов'язань за довгостроковими кредитними угодами. Дане порушення викликало перехресний дефолт по деяких інших запозиченнях. Протягом 2017 та 2016 років Група виправила частину порушень та має намір виправити решту порушень до 31 грудня 2018 року.

Станом на кінець звітного періоду невикористана частина кредитів, доступна для Групи, становила 6 548 251 тис. грн. Крім того, ведеться активна підготовка до випуску у 2018 році внутрішніх облігацій на загальну суму 2 000 000 тис. грн. Також розглядається можливість нового випуску єврооблігацій найближчим часом за умови сприятливих ринкових умов. Залучені кошти будуть спрямовані на рефінансування частини кредитів та позик, включених до поточних зобов'язань Групи, а також на фінансування капітальних витрат. Управлінський персонал буде продовжувати спрямовувати зусилля на залучення довгострокового фінансування та поліпшення стану ліквідності Групи.

У разі необхідності Група матиме змогу переорієнтовувати грошові потоки між капітальними інвестиціями та виплатами фінансових зобов'язань без створення короткострокових несприятливих умов для операційної діяльності.

У 2017 році Уряд схвалив підвищення тарифів на перевезення вантажів на 15 % починаючи з 31 жовтня 2017 року. Очікується, що зазначені обставини разом із здійсненням заходів щодо скорочення витрат сприятимуть подальшому поліпшенню результатів діяльності та фінансового стану Групи.

Попри існування суттєвої невизначеності щодо майбутніх подій управлінський персонал вважає, що зазначені очікування та відповідні заходи є реалістичними та здійсненними. У разі необхідності Група зможе погасити свої зобов'язання та продовжувати діяльність на безперервній основі.

Основа складання фінансової звітності

Дана консолідована фінансова звітність Групи підготовлена відповідно до Міжнародних стандартів фінансової звітності (МСФЗ) у редакції, затвердженій Радою з міжнародних стандартів бухгалтерського обліку (Рада з МСБО).

Консолідована фінансова звітність складена на основі принципу первісної собівартості, за винятком основних засобів, які відображаються за переоціненою вартістю, пенсійних зобов'язань, які оцінюються відповідно до МСБО (IAS) 19 «Виплати працівникам», деяких фінансових інструментів, які оцінюються відповідно до положень МСБО (IAS) 39 «Фінансові інструменти: визнання та оцінка». Ця консолідована фінансова звітність представлена в тисячах українських гривень (тис. грн), а всі суми округлені до цілих тисяч, крім випадків, де вказано інше.

Основа складання консолідованої фінансової звітності

Фінансова звітність підприємств Групи складена на ту ж звітну дату, з використанням єдиної облікової політики. Коригування здійснювалися для приведення у відповідність будь-яких можливих відхилень в обліковій політиці.

Контроль здійснюється в тому випадку, якщо Група наражається на ризики зміни доходів від участі в об'єкті інвестування або має право на отримання таких доходів, а також можливість впливати на ці доходи через здійснення своїх повноважень щодо об'єкта інвестування. Зокрема, Група контролює об'єкт інвестицій тільки в тому випадку, якщо виконуються наступні умови:

- наявність у Групи повноважень щодо об'єкта інвестицій (зокрема існують права, що забезпечують поточну можливість управляти значною діяльністю об'єкта інвестицій);
- наявність у Групи ризиків зміни доходів від участі в об'єкті інвестування або прав на отримання таких доходів;
- наявність у Групи можливості використовувати свої повноваження для впливу на величину доходів.

Зазвичай передбачається, що більшість прав голосу обумовлює наявність контролю. Для підтвердження такого припущення (і при наявності у Групи менше більшості прав голосу або аналогічних прав щодо об'єкта) Група враховує всі доречні факти та обставини при оцінці наявності повноважень щодо даного об'єкта інвестицій:

- угода (-и) з іншими власниками права голосу в об'єкті інвестицій;
- права, передбачені іншими угодами;
- права голосу і потенційні права голосу, наявні у Групи.

Група повторно аналізує наявність контролю над об'єктом інвестування, якщо факти та обставини свідчать про зміну одного або декількох з трьох компонентів контролю. Консолідація дочірнього підприємства починається, коли Група отримує контроль над дочірнім підприємством, і припиняється, коли Група втрачає контроль над дочірнім підприємством. Активи, зобов'язання, доходи і витрати дочірнього підприємства, придбання або вибуття якого відбулося протягом року, включаються до консолідованої фінансової звітності з дати отримання Групою контролю і відображаються до дати втрати Групою контролю над дочірнім підприємством.

Прибуток або збиток і кожен компонент іншого сукупного доходу відносяться на акціонерів Групи і неконтрольованих часток навіть у тому випадку, якщо це призводить до негативного сальдо у неконтрольованих частках. За необхідності фінансова звітність дочірніх підприємств коригується для приведення облікової політики таких організацій у відповідність до облікової політики Групи. Усі внутрішньогрупові сальдо та операції, а також нереалізований прибуток, що виникає у результаті внутрішньогрупових операцій, були повністю виключені при складанні консолідованої фінансової звітності.

Зміна частки участі в дочірньому підприємстві без втрати контролю враховується як операція з власним капіталом. Якщо Група втрачає контроль над дочірнім підприємством, вона припиняє визнання відповідних активів (також гудвілу), зобов'язань, неконтрольованих часток участі й інших компонентів власного капіталу і визнає понесені прибуток або збиток у складі прибутку або збитку. Решта інвестиції визнаються за справедливою вартістю.

Зміни в обліковій політиці

Облікова політика Групи, застосовувана в 2017 році, відповідає обліковій політиці попереднього фінансового періоду, за винятком нових або переглянутих Стандартів та Тлумачень, що набули чинності 1 січня 2017 року.

Характер та вплив цих змін розглядаються нижче. Хоча нові стандарти та поправки застосовувалися вперше у 2017 році, вони не мали істотного впливу на річну звітність Групи. Характер і вплив кожного нового стандарту чи поправки описано нижче:

Поправки до МСБО (IAS) 7 «Звіт про рух грошових коштів» – «Ініціатива сфери розкриття інформації»

Поправки вимагають, щоб суб'єкт господарювання розкривав інформацію щодо змін в зобов'язаннях, зумовлених фінансовою діяльністю, що включає як зміни, обумовлені грошовими потоками, так і негрошові зміни (такі як прибутки та збитки від зміни валютних курсів). Ці поправки не мали значного впливу на фінансову звітність чи облікову політику Групи.

Поправки до МСБО (IAS) 12 «Податки на прибуток» – «Визнання відстрочених податкових активів щодо нереалізованих збитків»

Поправки уточнюють, що суб'єкт господарювання повинен розглянути питання стосовно існуючих за податковим законодавством обмежень джерел оподатковуваного прибутку, проти яких можуть бути зараховані відновлені тимчасові від'ємні різниці. Крім того, поправки містять вказівки щодо того, як суб'єкт господарювання повинен визначати майбутній оподаткований прибуток, і описують обставини, при яких оподатковуваний прибуток може передбачати відшкодування деяких активів в сумі, що перевищує їх балансову вартість.

Суб'єкт господарювання повинен застосовувати зазначені поправки ретроспективно. Однак їхнє застосування не мало значного впливу на фінансову звітність Групи.

Щорічні поліпшення МСФЗ, цикли 2014-2016 років

МСФЗ (IFRS) 12 «Розкриття інформації щодо участі в інших суб'єктах господарювання» – «Роз'яснення сфери застосування вимог до розкриття інформації в МСФЗ 12»

Поправки роз'яснюють, що вимоги до розкриття інформації в МСФЗ (IFRS) 12, за винятком викладених в параграфах B10-B16, застосовуються до частки участі суб'єкта господарювання в дочірньому підприємстві, спільній угоді чи асоційованому підприємстві (або до певної частини частки участі суб'єкта господарювання в спільній угоді чи асоційованому підприємстві), котра класифікується (або включається до складу групи вибуття, котра класифікується) як така, що призначена для продажу. Оскільки Група не має частки участі в інших суб'єктах господарювання, що була б класифікована як утримувана для продажу, ці поправки не вплинули на фінансову звітність чи облікові політики Групи.

Використання суджень, оцінок та припущень

Відповідно до МСБО 1 «Подання фінансової звітності» Група обліковує і презентує операції та інші події відповідно до їх сутності та економічних обставин, а не тільки до юридичної форми.

При підготовці консолідованої фінансової звітності від управлінського персоналу Групи вимагається робити оцінки та припущення, які мають вплив на суми звітності. Ці припущення базуються на інформації, що була доступна на дату консолідованого балансу. Фактичні результати можуть відрізнятися від даних оцінок. Основні оцінки та припущення стосовно майбутнього та інші основні джерела оцінки невизначеності на звітну дату, що можуть призвести до необхідності суттєвого коригування балансової вартості відповідних активів та зобов'язань у майбутньому, наведені нижче.

Судження

Основні засоби, закріплені на праві господарського відання

Деякі об'єкти основних засобів були закріплені за Товариством на праві господарського відання (Примітка 9). Право господарського відання дозволяє володіти, користуватися і розпоряджатися майном, окрім дій з розпорядження майном, які можуть призвести до відчуження такого майна. Товариство веде окремий облік зазначених активів, вільно використовує їх у своїй господарській діяльності та несе ризик їх випадкового знищення або пошкодження. Відсутні спеціальні обмеження щодо доходів, отриманих від використання цих активів, а Товариство підтримує їх належний функціональний стан за власні кошти.

Об'єкти основних засобів, що були закріплені за Товариством на праві господарського відання, відповідають визначенню основних засобів, оскільки використовуються у господарській діяльності протягом більше одного періоду. Зазначені об'єкти включені до відповідних груп основних засобів.

Облік активів та зобов'язань, що не контролюються Групою

Консолідована фінансова звітність включає активи та зобов'язання, розташовані або іншим чином пов'язані з тимчасово окупованою Автономною Республікою Крим, а також з неконтрольованою територією Донецької та Луганської областей. Більш детально підхід до обліку зазначених позицій подається у Примітці 2.

Зазначений підхід ґрунтується на нормативній базі щодо обліку зазначених активів та зобов'язань, випущених уповноваженими органами державної влади, а тому враховується при підготовці цієї консолідованої фінансової звітності.

Зменшення корисності основних засобів

На кожну звітну дату Група оцінює наявність ознак можливого зменшення корисності активів. Така оцінка передбачає застосування значних суджень. Управлінський персонал не виявив ознак зменшення корисності основних засобів та, відповідно, не проводив тест на оцінку зменшення корисності станом на 31 грудня 2017 року.

Оцінки

Резерв сумнівних боргів

Управлінський персонал Групи оцінив резерв сумнівних боргів, використовуючи найкращу доступну інформацію щодо кредитоспроможності її споживачів на дату балансу. Проте фактична можливість повернення дебіторської заборгованості може відрізнятися від оцінок, зроблених управлінським персоналом.

Оцінки щодо строків корисного використання основних засобів

Суттєві оцінки управлінського персоналу Групи необхідні для визначення майбутніх строків корисного використання основних засобів. Фактичні строки корисного використання можуть відрізнятися від оцінки управлінського персоналу Групи.

Зобов'язання за визначеними виплатами

Вартість зобов'язань за визначеними виплатами та інших виплатах після закінчення трудової діяльності визначається з використанням актуарних припущень. Актуарні припущення включають припущення щодо ставок дисконтування, очікуваного приросту заробітної плати, плинності працівників, коефіцієнтів смертності та майбутнього приросту пенсій тощо. Усі припущення переглядаються на кожну звітну дату. При визначенні відповідної ставки дисконтування управлінський персонал Групи враховує відсоткові ставки за державними облігаціями через відсутність в Україні розвиненого ринку корпоративних облігацій. У зв'язку із довгостроковим характером цих планів такі припущення є предметом суттєвої невизначеності. Більш детальна інформація викладена у Примітці 19.

Забезпечення

Група визнала забезпечення під зобов'язання стосовно судових позовів. Сума забезпечення визначена з використанням найкращих оцінок управлінського персоналу стосовно майбутніх грошових платежів, приведених до теперішньої вартості з використанням ставки дисконту до оподаткування, де це є доцільним. Більш детальна інформація викладена у Примітці 23.

Можливість реалізації відстрочених податкових активів

Відстрочені податкові активи визнаються тою мірою, в якій існує висока ймовірність їх реалізації, що залежить від формування достатнього прибутку до оподаткування у майбутньому. Припущення щодо формування прибутку до оподаткування в майбутньому залежать від оцінок менеджменту стосовно майбутніх грошових надходжень. Дані оцінки залежать від оцінок майбутніх тарифів та обсягів реалізації послуг, цін на матеріали та операційних витрат. Судження також необхідні для застосування податкового законодавства. Ці судження та оцінки є об'єктом впливу ризиків та невизначеностей, отже існує ймовірність того, що зміни обставин вплинуть на очікування, що змінить суму відстрочених податкових активів та відстрочених податкових зобов'язань, визнаних станом на звітну дату. В такій ситуації деякі чи всі суми визнаних відстрочених податкових активів та зобов'язань можуть потребувати коригування, результатом якого стане збільшення чи зменшення чистого прибутку.

Основні принципи облікової політики

Перерахунок операцій в іноземних валютах

Функціональною валютою та валютою представлення консолідованої фінансової звітності Групи є українська гривня. Це валюта основного економічного середовища, в якому Група здійснює свою діяльність. Операції, виражені у валюті, що відрізняється від функціональної валюти (іноземній валюті), первісно відображаються у гривнях за обмінним курсом на дату операції, встановленим Національним банком України («НБУ»), що вважається таким, що переважає на ринку. Монетарні активи і зобов'язання, виражені в іноземній валюті, перераховуються у гривні за офіційним курсом НБУ, що діє на звітну дату. Немонетарні статті, які оцінюються за первісною вартістю в іноземній валюті, перераховуються в гривні за обмінним курсом, що діяв на дату первісної операції. Немонетарні статті, які оцінюються за справедливою вартістю в іноземній валюті, перераховуються за обмінним курсом, що діяв на дату визначення справедливої вартості. Усі реалізовані та нереалізовані прибутки та збитки, які виникають внаслідок курсових різниць, включаються до складу консолідованого звіту про сукупний дохід за період.

Фінансові активи

Згідно з положеннями МСБО (IAS) 39, фінансові активи класифікуються відповідно як фінансові активи, які переоцінюються за справедливою вартістю через прибутки або збитки; позики і дебіторську заборгованість; інвестиції, які утримуються до погашення та фінансові інвестиції, наявні для продажу. При первісному визнанні фінансові активи оцінюються за справедливою вартістю плюс витрати, безпосередньо пов'язані зі здійсненням операції, за умови, що це не фінансові активи, які перецінюються за справедливою вартістю через прибутки або збитки.

Після первісного визнання фінансових активів Група відносить їх до відповідної категорії і, якщо це можливо і доцільно, наприкінці кожного фінансового року проводить аналіз таких активів на предмет перегляду відповідності категорії, до якої вони були віднесені. Група не має жодних фінансових інструментів, віднесених у категорії таких, які переоцінюються за справедливою вартістю через прибуток або збиток, а також до категорії інвестицій, що утримуються до погашення.

Кредити та дебіторська заборгованість

Кредити та дебіторська заборгованість – це непохідні фінансові активи з фіксованими або встановлюваними виплатами, що не мають котирувань на активному ринку. Такі активи обліковуються за амортизованою вартістю з використанням методу ефективної ставки відсотка за вирахуванням резерву під зменшення корисності. Зазначений розрахунок здійснюється з урахуванням всіх видів премії та дисконту при придбанні, а також з урахуванням усіх витрат, пов'язаних з проведенням операції, та виплат між сторонами за договором, які є невід'ємною частиною ефективної ставки відсотка. Прибутки та збитки, які виникають при вибутті, зменшенні корисності, а також у процесі амортизації таких активів, відображаються у консолідованому звіті про сукупний дохід.

Оцінка та відображення фінансових інвестицій

Інвестиції в асоційовані та спільні підприємства оцінюються за собівартістю на дату первісного визнання таких інвестицій. У разі здійснення інвестицій в дочірні підприємства придбані активи та прийняті зобов'язання таких підприємств відображаються за справедливою вартістю на дату придбання інвестицій (отримання контролю на об'єктом інвестицій). Група оцінює неконтрольовану частку в дочірньому підприємстві за пропорційною часткою теперішніх інструментів власності у визнаних сумах ідентифікованих чистих активах.

Основні засоби

При Реорганізації із державного підприємства у акціонерне товариство активи, у тому числі основні засоби, та зобов'язання повинні бути оцінені за справедливою вартістю. Оскільки Реорганізація вважається продовженням Групи як одного економічного суб'єкта господарювання, Керівництво вирішило відобразити ефект переоцінки основних засобів шляхом зміни облікової політики від моделі собівартості до моделі переоцінки. Протягом року, який закінчився 31 грудня 2015 року, Товариство прийняло модель переоцінки для наступного відображення вартості основних засобів.

Основні засоби відображаються у консолідованій фінансовій звітності за їх переоціненою вартістю, яка

становить справедливу вартість на дату переоцінки 31 липня 2014 року, здійсненої професійними експертами з оцінки, за вирахуванням будь-якої подальшої накопиченої амортизації та наступних накопичених збитків від знецінення.

За відсутності ринкової інформації справедлива вартість спеціалізованих об'єктів основних засобів визначається на основі залишкової вартості заміщення. Справедлива вартість інших основних засобів визначається виходячи з ринкової інформації щодо сум, за які такі активи можуть бути обміняні між зацікавленими та обізнаними покупцем і продавцем на загальних засадах на дату оцінки. До переоцінки основні засоби відображалися за собівартістю або доцільною вартістю, визначеною на дату переходу на МСФЗ (далі – собівартість), за винятком витрат на обслуговування, зменшену на накопичену амортизацію і накопичене зменшення корисності. Така собівартість включає вартість заміни частини основних засобів у разі задоволення критеріїв визнання як основних засобів.

Переоцінка здійснюється з достатньою регулярністю, щоб запобігти існуванню значних розбіжностей між балансовою та справедливою вартістю на дату консолідованої фінансової звітності. Будь-яка накопичена амортизація на дату переоцінки виключається з первісної вартості активу, а чиста вартість коригується до переоціненої вартості активу.

Зростання вартості основних засобів за рахунок переоцінки відображається як збільшення резерву переоцінки в капіталі, за винятком сторнування раніше списаних під час переоцінок сум, які відносяться до даного конкретного об'єкту, і які раніше було визнано як витрати. В такому випадку збільшення вартості визнається як дохід у консолідованому звіті про прибутки і збитки та інший сукупний дохід у межах попередньої уцінки. Зменшення балансової вартості внаслідок переоцінки цих основних засобів визнається у складі витрат у розмірі, який перевищує суму резерву переоцінки (якщо такий є), створеного в результаті попередніх переоцінок даного активу. Зменшення відображається безпосередньо в капіталі у складі резерву переоцінки у розмірі наявної дооцінки, що стосується даного активу.

При подальшому продажу або вибутті переоцінених основних засобів відповідний залишок переоцінки у резерві переоцінки списується безпосередньо до нерозподіленого прибутку.

При визнанні об'єкти основних засобів поділяються на компоненти, які являють собою об'єкти зі значною вартістю, які можуть амортизуватись окремо. Вартість капітальних ремонтів також відображається у розрізі компонентів основного засобу. Більшість запасних частин та резервного обладнання визнаються як активи, коли очікуваний термін їх використання складає більш ніж один звітний період.

Витрати на ремонти та технічне обслуговування визнаються в тому періоді, в якому були понесені. Суттєві капітальні ремонти та модернізації капіталізуються, а замінені об'єкти виводяться з експлуатації. Прибутки та збитки, що виникають при виведенні основних засобів з експлуатації, відображаються в консолідованому звіті про сукупний дохід в тому періоді, в якому вони були понесені.

Оцінка залишкових строків корисного використання проводиться на регулярній основі зі щорічним переглядом для більшості об'єктів. Зміни до оцінок обліковуються достроково. Амортизація починає нараховуватися з дати, коли об'єкт готовий до експлуатації. Земля, як об'єкт основних засобів, не амортизується.

Амортизація розраховується прямолінійним методом протягом визначеного строку корисного використання, який наведено в таблиці:

Група основних засобів	Строк корисного використання
Будівлі, споруди та інфраструктура	9-80 років
Земляне полотно та верхня будова колії	6-83 роки
Локомотиви	5-32 роки
Вагони	5-45 років
Машини, обладнання, інструменти та інші основні засоби	3-30 років
Транспортні засоби	3-18 років

Припинення визнання основних засобів відбувається при вибутті або у випадку, коли в майбутньому не очікується отримання економічної вигоди від використання або реалізації певного активу. Прибуток або збиток, що виникає в результаті припинення визнання активу (розрахований як різниця між чистими надходженнями від вибуття і балансовою вартістю активу), включається до консолідованого звіту про сукупний дохід у звітному році, в якому визнання активу було припинене.

Об'єкти соціальної інфраструктури

До складу основних засобів включені об'єкти соціальної інфраструктури та інші невиробничі активи (так звані «соціальні активи»). На думку керівництва, витрати, понесені у зв'язку з придбанням або будівництвом таких активів, мають право визнаватися як активи на тій підставі, що такі витрати можуть опосередковано вплинути на надходження грошових коштів та їхніх еквівалентів Групи через зменшення витоку грошових коштів, пов'язаних, головним чином, з витратами на виплату заробітної плати. По суті такі невиробничі активи використовуються Групою для надання благ своїм працівникам додатково до заробітної плати у грошовій формі.

Незавершене будівництво

Об'єкти незавершеного будівництва капіталізуються як окремий компонент основних засобів. При завершенні будівництва вартість переноситься у відповідну групу основних засобів. Незавершене будівництво не амортизується.

Зменшення корисності нефінансових активів

На кожну звітну дату Група проводить оцінку наявності ознак можливого зменшення корисності активу. За наявності таких ознак чи необхідності проведення щорічного тестування на предмет знецінення Група визначає очікувану вартість відшкодування активу. Очікувана вартість відшкодування активу є більшою з двох величин: справедливої вартості активу або групи активів, що генерують грошові потоки, за вирахуванням витрат на реалізацію та вартості використання активу, окрім випадків, коли актив не генерує грошові потоки, які значною мірою є незалежними від грошових потоків, що їх генерують інші активи або групи активів. У випадках, коли балансова вартість активу перевищує його очікувану вартість відшкодування, вважається, що корисність активу зменшилась і його балансова вартість списується до очікуваної вартості відшкодування.

При оцінці вартості використання активу очікувані потоки грошових коштів дисконтуються до їх теперішньої

вартості із застосуванням ставки дисконту до оподаткування, що відображає поточні ринкові оцінки вартості грошових коштів у часі та ризики, пов'язані з таким активом. Збитки від зменшення корисності активів, які не були переоцінені, що використовуються в операційній діяльності, визнаються у консолідованому звіті про сукупний дохід. Проте збиток від зменшення корисності щодо активу, який було переоцінено, визнається безпосередньо проти будь-якої дооцінки активу в межах, що не перевищує суму такої дооцінки, визнаної для цього активу.

На кожну звітну дату здійснюється оцінка наявності ознак того, що збиток від зменшення корисності активу, визнаний у попередні періоди, вже не існує або зменшився. За наявності таких ознак вартість відшкодування активу переоцінюється. Попередньо визнаний збиток від зменшення корисності активу сторнується, тільки за наявності змін в оцінках використаних для визначення вартості відшкодування активу з моменту, коли останній збиток від зменшення корисності був визнаний. У такому випадку балансова вартість активу збільшується до вартості його відшкодування. Збільшена балансова вартість активу не може перевищувати балансову вартість активу, що була б визначена за мінусом амортизації, якщо збитки від зменшення корисності не були б визнані в минулі роки. Сторнування збитків від зменшення корисності активів відображається в консолідованому звіті про фінансові результати. Внаслідок такого сторнування амортизаційні відрахування коригуються в наступних періодах для того, щоб розподілити переоцінену балансову вартість активу, за мінусом залишкової вартості, на систематичній основі протягом залишкового періоду його корисного використання.

Запаси

Запаси більшою мірою складаються з запасних частин, матеріалів, інструментів та пального. Запаси відображаються за меншою з двох величин: собівартістю та чистою вартістю реалізації. Собівартість розраховується за методом ФІФО: «собівартість перших за часом надходжень запасів».

Витрати на позики

Витрати на позики, які безпосередньо стосуються придбання, будівництва або виробництва кваліфікованого активу, включаються до вартості цього активу, в іншому випадку витрати на позики відображаються у складі прибутків та збитків в тому періоді, коли вони були понесені. Кваліфікований актив – це актив, який потребує значних затрат часу для підготовки його до використання за призначенням або реалізації.

Грошові кошти та їх еквіваленти

Грошові кошти та їх еквіваленти включають в себе кошти на банківських рахунках, депозити до запитання, готівкові кошти та короткострокові високоліквідні інвестиції зі строком погашення до трьох місяців чи менше, які в будь-який час можна обміняти на визначену суму грошових коштів і які не мають значного ризику зміни вартості.

Для цілей консолідованого звіту про рух грошових коштів грошові кошти та їх еквіваленти включають грошові кошти та їх еквіваленти, як зазначено вище, за вирахуванням вартості непогашених банківських овердрафтів.

Торгова та інша кредиторська заборгованість

Торгова та інша кредиторська заборгованість спочатку визнається та відображається за справедливою вартістю за вирахуванням витрат, безпосередньо пов'язаних з відповідними операціями. В подальшому торгова та інша кредиторська заборгованість відображається за амортизованою вартістю із використанням методу ефективної відсоткової ставки.

Процентні кредити та запозичення

Процентні кредити та запозичення первісно визнаються за справедливою вартістю отриманої суми боргу за вирахуванням витрат, безпосередньо пов'язаних з його отриманням. Після первісного визнання процентні кредити та запозичення обліковуються за амортизованою вартістю з використанням методу ефективної відсоткової ставки. Прибутки та збитки за зобов'язаннями відображаються у консолідованому звіті про сукупний дохід у разі припинення визнання зобов'язання, а також у процесі його амортизації.

Припинення визнання фінансових активів та зобов'язань

Фінансові активи

Визнання в балансі фінансового активу (або, де доречно, частини фінансового активу, або частини групи аналогічних фінансових активів) припиняється у випадку:

- закінчення дії прав на отримання грошових надходжень від такого активу;
- збереження Групою права на отримання грошових надходжень від такого активу з одночасним прийняттям на себе зобов'язання виплатити їх у повному обсязі третій особі без суттєвих затримок на умовах «транзитної» угоди;
- якщо Група передала свої права на отримання грошових надходжень від активу та/або (а) передала практично всі ризики й вигоди, пов'язані з таким активом, або (б) ані передала, ані зберегла за собою практично всі ризики та вигоди, пов'язані з ним, але при цьому передала контроль над активом.

У випадку, якщо Група передала свої права на одержання грошових надходжень від активу, при цьому ані передала, ані зберегла за собою практично всі ризики та вигоди, пов'язані з ним, а також не передала контроль над активом, такий актив відображається в обліку в межах тривалої (діючої) участі Групи в цьому активі.

У такому випадку Група визнає пов'язані зобов'язання. Переданий актив та пов'язані зобов'язання оцінюються на основі, що відображає права та зобов'язання, що зберегла Група.

Продовження участі в активі, що має форму гарантії за переданим активом, оцінюється за меншою із двох величин: первісною балансовою вартістю активу або максимальною сумою компенсації, яка може бути пред'явлена Групі до сплати.

Фінансові зобов'язання

Визнання фінансового зобов'язання припиняється в разі погашення, анулювання або закінчення строку дії відповідного зобов'язання.

При заміні одного існуючого фінансового зобов'язання іншим зобов'язанням перед тим самим кредитором на суттєво різних умовах або в разі внесення суттєвих змін до умов існуючого зобов'язання, визнання первісного зобов'язання припиняється, а нове зобов'язання відображається в обліку з визнанням різниці в балансовій вартості зобов'язань у консолідованому звіті про сукупний дохід.

Зменшення корисності фінансових активів

Група визначає, чи існують об'єктивні ознаки зменшення корисності фінансових активів чи групи фінансових активів на кожну звітну дату.

Активи, що обліковуються за амортизованою вартістю

Якщо є об'єктивне свідчення того, що має місце збиток від зменшення корисності позик та дебіторської заборгованості, що обліковуються за амортизованою вартістю, то суму збитку оцінюють як різницю між балансовою вартістю активу та теперішньою вартістю попередньо оцінених майбутніх грошових потоків (за винятком майбутніх кредитних збитків, які не були понесені), дисконтованих за первісною ефективною ставкою відсотка фінансового активу (тобто ефективною ставкою відсотка, обчисленою при первісному визнанні). Балансова вартість активу зменшується безпосередньо або із застосуванням рахунку резервів. Сума збитку визнається у консолідованому звіті про сукупний дохід.

Група спочатку визначає, чи існують об'єктивні ознаки зменшення корисності окремо для фінансових активів, які є окремо суттєвими, а також індивідуальні або сукупні ознаки зменшення корисності фінансових активів, які не є окремо суттєвими. Якщо визначено, що не існує об'єктивних ознак зменшення корисності для окремо оціненого фінансового активу (незалежно від того, чи є він суттєвим), актив включається у групу фінансових активів з подібними характеристиками кредитного ризику, ця група фінансових активів оцінюється на зменшення корисності на сукупній основі. Активи, що оцінюються окремо на предмет зменшення корисності, і стосовно яких визнається або продовжує визнаватися збиток від зменшення корисності, не оцінюються на предмет зменшення корисності на сукупній основі.

Якщо у наступному періоді сума очікуваного збитку від зменшення корисності зменшується і таке зменшення може бути об'єктивно пов'язане з подією, що відбулася після визнання збитку від зменшення корисності, то раніше визнаний збиток від зменшення корисності сторнується. Сума сторнування визнається в консолідованому звіті про сукупний дохід в розмірі за умови, що балансова вартість активу не перевищує його амортизовану вартість на дату сторнування.

Фінансові інвестиції, наявні для продажу

Для фінансових інвестицій, наявних для продажу, Група визначає, чи існують об'єктивні ознаки зменшення корисності інвестиції чи сукупності інвестицій на кожну звітну дату.

Для інструментів капіталу, що класифіковані як наявні для продажу, об'єктивною ознакою буде значне або тривале зменшення справедливої вартості інвестиції нижче вартості її придбання. «Значне» зменшення визначається порівняно із первісною вартістю інвестиції, а «тривале» зменшення визначається порівняно із періодом, протягом якого справедлива вартість була меншою за її первісну вартість. Коли існують ознаки зменшення корисності інвестиції, накопичений збиток – оцінений як різниця між ціною придбання та поточною справедливою вартістю, за мінусом будь-якого збитку від зменшення корисності цих інвестицій, раніше визнаного у складі прибутків та збитків – виключається з іншого сукупного доходу та визнається у складі прибутків та збитків. Для боргових інструментів, що класифіковані як наявні для продажу, зменшення корисності оцінюється за тими самими ознаками, що застосовуються до активів, що обліковуються за амортизованою вартістю. Проте сума збитку від зменшення корисності, що визнається у розмірі накопиченого збитку, оціненого як різниця між амортизованою вартістю та поточною справедливою вартістю, за мінусом будь-якого збитку від зменшення корисності цих інвестицій, раніше визнаного у складі прибутків та збитків.

Майбутні відсоткові доходи продовжують нараховуватись відповідно до зменшеної балансової вартості активів із застосуванням ставки відсотка, що застосовувалась для дисконтування майбутніх грошових потоків з метою визначення суми зменшення корисності. Відсотковий дохід визнається як частина фінансового доходу. Якщо у наступному періоді справедлива вартість боргового інструменту збільшується і таке збільшення може бути об'єктивно пов'язане з подією, що відбулася після визнання збитку від зменшення корисності у складі прибутків та збитків, то раніше визнаний збиток від зменшення корисності сторнується через прибутки та збитки.

Забезпечення

Забезпечення визнається тоді, коли Група має теперішнє зобов'язання (юридичне або конструктивне) внаслідок минулої події, та існує ймовірність, що для погашення зобов'язання знадобиться вибуття ресурсів, які втілюють у собі економічні вигоди, і сума зобов'язання може бути достовірно оцінена. Коли вплив зміни вартості грошей у часі є суттєвим, сума забезпечення визначається шляхом дисконтування із застосуванням ставки дисконту до оподаткування, що відображає ризики властиві певному зобов'язанню. При застосуванні дисконтування, збільшення суми забезпечення, що відображає проходження часу, визнається як фінансові витрати.

Умовні зобов'язання та активи

Умовні зобов'язання не визнаються у консолідованій фінансовій звітності. Вони розкриваються у примітках до консолідованої фінансової звітності, крім тих випадків, коли ймовірність вибуття ресурсів, які втілюють у собі економічні вигоди, є незначною.

Умовні активи не визнаються у консолідованій фінансовій звітності, але інформація про них розкривається у примітках у тому випадку, якщо існує значна ймовірність одержання економічної вигоди.

Винагороди працівникам

Група бере участь у державній пенсійній програмі з визначеними виплатами, яку засновано у законодавчому порядку, участь у якій є обов'язковою для усіх компаній, що мають робочі місця з особливо шкідливими та важкими умовами праці (Список 1 та Список 2). Зобов'язання Групи за даною програмою виплат формуються поступово, протягом усього періоду трудової діяльності працівника на атестованому у встановленому порядку робочому місці, що дає право на отримання пільгової пенсії.

Крім того, у Групи діють інші програми з визначеною виплатою, які здійснюються у термін більше 12 місяців після закінчення звітного періоду та підлягають оцінюванню актуарним методом. До таких програм Групи належать виплати після закінчення трудової діяльності, такі як одноразові виплати при виході на пенсію, а також інші довгострокові виплати працівникам, такі як виплати до ювілейних дат, визначені Галузевою угодою, у сфері залізничного транспорту та колективним договором.

Група здійснює поточні відрахування до державного пенсійного фонду. Внески розраховуються як певний встановлений законодавством відсоток від загальної суми заробітної плати. Група не має ані юридичного, ані конструктивного зобов'язання здійснювати подальші внески щодо заробітної плати. Зобов'язання за внесками виникає разом із зобов'язанням з заробітної плати. Вказані витрати за внесками належать до того ж періоду, що й відповідна сума заробітної плати.

Державні гранти

Державні гранти, що видані на придбання основних засобів, вираховуються з вартості цих основних засобів, коли є обґрунтована впевненість, що гранти будуть отримані і всі супутні умови будуть виконані.

Оренда

Визначення того, чи є договір орендною угодою або містить положення про оренду, залежить від сутності операції, а не форми договору, і передбачає оцінку того, чи потребує виконання відповідного договору використання окремого активу або активів, а також передачі прав на використання активу.

Група як орендар

Фінансова оренда, за якою до Групи переходять практично всі ризики та вигоди, пов'язані з правом власності на орендований актив, капіталізується на дату початку строку оренди за справедливою вартістю орендованого майна, або якщо ця сума є меншою, – за теперішньою вартістю мінімальних орендних платежів. Орендні платежі розподіляються між фінансовими витратами і зменшенням зобов'язання за орендою так, щоб досягти незмінної процентної ставки на непогашену суму зобов'язання. Фінансові витрати визнаються у складі прибутків та збитків.

Капіталізовані орендовані активи амортизуються протягом коротшого з наступних періодів: строку корисного використання активу або строку оренди, якщо відсутня обґрунтована впевненість у тому, що до Групи перейде право власності на актив у кінці строку оренди. У інших випадках капіталізовані орендовані активи амортизуються протягом строку корисного використання активу. Платежі за операційною орендою визнаються як витрати у складі прибутків та збитків за прямолінійним методом протягом строку оренди.

Група як орендодавець

Оренда, за якою Група не передає всі ризики та вигоди, пов'язані з правом власності на орендований актив, класифікується як операційна оренда. Початкові прямі витрати, понесені при укладенні договору операційної оренди, включаються до балансової вартості активу та списуються протягом строку оренди пропорційно до доходу від оренди. Умовні орендні платежі визнаються як дохід у періоді, в якому вони були отримані.

Визнання доходів

Дохід визнається, коли існує впевненість, що в результаті операції відбудеться надходження економічних вигод Групи, а сума доходу може бути достовірно визначена.

Доходи та витрати визнаються в момент фактичної передачі товарів і послуг та здійснення передачі ризиків і винагород, та відображаються в періоді, до якого вони належать, незважаючи на те, чи були отримані грошові кошти або їх еквіваленти.

Послуги з транспортування

Доходи від послуг з транспортування вантажів та пасажирів визнаються відповідно до стадії завершення транспортування на дату балансу, якщо стадія завершення транспортування і сума таких доходів може бути визначена достовірно. Стадія завершення послуг з транспортування визначається, базуючись на відношенні тривалості транспортування здійсненого до дати балансу, до загальної тривалості транспортування.

Будь-які платежі, які були отримані від клієнтів попередньо до поставки, що фактично не була завершена на дату даної консолідованої фінансової звітності, відображаються в консолідованому звіті про фінансовий стан як аванси, отримані від клієнтів. Сума заборгованості зменшується на суму визнаних доходів з урахуванням стадії завершення транспортування.

Доходи за відсотками та інші подібні доходи та витрати

Доходи та витрати за відсотками визначаються за методом ефективної процентної ставки, яка дисконтує попередньо оцінені майбутні платежі чи надходження грошових коштів протягом очікуваного строку використання фінансових інструментів до чистої балансової вартості цих інструментів, враховуючи всі контрактні умови цих інструментів.

Обмін послугами подібного характеру та вартості

Послуги з перевезень та інші послуги, що надаються іноземним перевізникам Групою, погашаються через операції взаємозаліку з контрагентами. Загалом взаємозалік здійснюється шляхом обміну послугами подібного характеру та вартості, що не вважається операцією, яка призводить до виникнення доходу. Такі операції обліковуються на нетто-основі.

Податки

Поточний податок на прибуток

Поточні податкові активи та зобов'язання за поточний і попередній періоди оцінюються за вартістю, що очікується до відшкодування податковими органами або до сплати податковим органам, згідно з українським податковим законодавством. Ставки податку та податкове законодавство, що використовуються для розрахунку цієї суми, є такі, що були офіційно чи фактично прийняті на звітну дату.

Відстрочений податок на прибуток

Відстрочений податок на прибуток нараховується за методом зобов'язань станом на дату складання балансу по всіх тимчасових різницях між податковою базою активів і зобов'язань та їх балансовою вартістю, відображеною для цілей фінансової звітності.

Відстрочені податкові зобов'язання визнаються за всіма оподатковуваними тимчасовими різницями, крім:

- ситуацій, коли відстрочене податкове зобов'язання виникає в результаті первісного визнання гудвілу або активу чи зобов'язання в господарській операції, що не є об'єднанням бізнесу, і яке на момент здійснення операції не впливає ані на бухгалтерський прибуток, ані на оподатковуваний прибуток чи збиток;
- оподатковуваних тимчасових різниць, пов'язаних з інвестиціями в дочірні та асоційовані підприємства, якщо материнська компанія може контролювати час сторнування тимчасової різниці й існує ймовірність, що тимчасова різниця не буде сторнована в найближчому майбутньому.

Відстрочені податкові активи визнаються за всіма неоподатковуваними тимчасовими різницями і невикористаним податковим кредитом і податковими збитками, перенесеними на наступні періоди, якщо існує ймовірність отримання оподатковуваного прибутку, відносно якого можна застосувати неоподатковувану тимчасову різницю, а також податковий кредит та невикористані податкові збитки, окрім випадків коли:

- відстрочений податковий актив, що стосується неоподатковуваних тимчасових різниць, виникає в результаті первісного визнання активу або зобов'язання в господарській операції, що не є об'єднанням підприємств, і який на момент здійснення операції не впливає ані на бухгалтерський прибуток, ані на оподатковуваний прибуток чи збиток;
- відносно оподатковуваних тимчасових різниць, пов'язаних з інвестиціями в дочірні і асоційовані підприємства, відстрочені податкові активи визнаються, тільки якщо існує ймовірність сторнування тимчасових різниць у найближчому майбутньому і буде отриманий прибуток, що підлягає оподаткуванню, відносно якого можна застосувати тимчасову різницю.

Балансова вартість відстрочених податкових активів переглядається на дату складання балансу і зменшується, якщо більше не існує ймовірності отримання достатнього оподатковуваного прибутку, який дозволив би реалізувати частину або всю суму такого відстроченого податкового активу. Невизнані раніше відстрочені податкові активи переоцінюються на дату балансу і визнаються тоді, коли виникає вірогідність отримання в майбутньому оподатковуваного прибутку, що дає можливість реалізувати відстрочений податковий актив.

Відстрочені податкові активи і зобов'язання визначаються за ставками податку, застосування яких очікується при реалізації активу або погашенні зобов'язання, на основі податкових ставок (положень податкового законодавства), що діють на звітну дату.

Відстрочений податок на прибуток, що стосується статей іншого сукупного доходу або тих, які визнаються безпосередньо у складі капіталу, визнається у складі іншого сукупного доходу або безпосередньо у складі капіталу, а не у складі прибутків та збитків.

Відстрочені податкові активи і відстрочені податкові зобов'язання підлягають взаємозаліку за наявності повного юридичного права зарахувати поточні податкові активи в рахунок поточних податкових зобов'язань, якщо вони належать до податків на прибуток, нарахованих тим самим податковим органом на той самий суб'єкт господарювання.

Податок на додану вартість

Доходи, витрати та активи визнаються за вирахуванням суми податку на додану вартість (ПДВ), крім таких випадків:

- ПДВ, що виникає при придбанні активів чи послуг, не підлягає відшкодуванню податковими органами. В такому випадку ПДВ визнається як частина витрат на придбання активу або частина витратної статті, залежно від обставин;
- дебіторська і кредиторська заборгованість, що відображається з урахуванням суми ПДВ.

Чиста сума податку на додану вартість, що підлягає відшкодуванню податковими органами або сплачується їм, включається до дебіторської або кредиторської заборгованості, відображеної у звіті про фінансовий стан.

Стандарти та тлумачення, які були випущені, але ще не набрали чинності

Нижче наводяться стандарти, які були випущені, але ще не набрали чинності на дату випуску консолідованої фінансової звітності Групи. До переліку включені випущені стандарти та інтерпретації, які Група планує застосувати у майбутньому. Група має намір застосувати ці стандарти, якщо вони застосовні з дати набрання ними чинності.

МСФЗ (IFRS) 9 «Фінансові інструменти»

У липні 2014 року Рада з МСБО випустила остаточну редакцію МСФЗ (IFRS) 9 «Фінансові інструменти», яка замінює МСФЗ (IAS) 39 «Фінансові інструменти: визнання та оцінка» та всі попередні редакції МСФЗ (IFRS) 9. МСФЗ (IFRS) 9 об'єднує разом три частини проекту з обліку фінансових інструментів: класифікація та оцінка, знецінення та облік хеджування. МСФЗ (IFRS) 9 набуває чинності для річних звітних періодів, що починаються 1 січня 2018 року або після цієї дати, при цьому допускається застосування до цієї дати. За винятком обліку хеджування стандарт застосовується ретроспективно, але надання порівняльної інформації не є обов'язковим. Вимоги щодо обліку хеджування, головним чином, застосовуються достроково, з деякими обмеженими винятками. Група планує почати застосування нового стандарту з необхідної дати вступу в силу. Група не очікує значного впливу на свій бухгалтерський баланс і власний капітал при застосуванні вимог до класифікації та оцінки МСФЗ (IFRS) 9. Група планує продовжувати оцінювати за справедливою вартістю всі фінансові активи, які оцінюються на даний час за справедливою вартістю.

МСФЗ (IFRS) 15 «Виручка за договорами з покупцями»

МСФЗ (IFRS) 15 був випущений в травні 2014 року і передбачає модель, що включає п'ять етапів, які будуть застосовуватися щодо виручки за договорами з покупцями. Згідно МСФЗ (IFRS) 15 виручка визнається в сумі, що відбиває відшкодування, право на яке організація очікує отримати в обмін на передачу товарів або послуг покупцеві.

Новий стандарт з виручки замінить всі існуючі вимоги МСФЗ до визнання виручки. Буде вимагати повне ретроспективне застосування або модифіковане ретроспективне застосування для річних періодів, що починаються 1 січня 2018 року або після цієї дати; при цьому допускається застосування до цієї дати. Група планує використовувати варіант повного ретроспективного застосування нового стандарту з необхідної дати вступу в силу.

Крім цього, Група приймає до уваги поправки, випущені Радою з МСФЗ в квітні 2016 року, і буде відстежувати зміни в майбутньому. Очікується, що застосування нового стандарту до договорів з покупцями, за якими передбачається, що продаж буде єдиним обов'язком до виконання, не матиме впливу на прибуток або збиток Групи. Група очікує, що визнання виручки буде відбуватися тоді, коли контроль над активом передається покупцеві. Наразі Група оцінює вплив МСФЗ (IFRS) 15 і планує застосувати його на дату набрання чинності.

Поправки до МСФЗ (IFRS) 10 та МСБО (IAS) 28 «Продаж або внесок активів в угодах між інвестором і його асоційованого підприємства або спільним підприємством»

Поправки розглядають протиріччя між МСФЗ (IFRS) 10 та МСБО (IAS) 28 в частині обліку втрати контролю над дочірньою організацією, яка продається асоційованому підприємству або спільному підприємству або вноситься в них. Поправки роз'яснюють, що прибуток або збиток, які виникають у результаті продажу або внеску активів, що являють собою бізнес згідно з визначенням в МСФЗ

(IFRS) 3, в угоді між інвестором і його асоційованою організацією або спільним підприємством, визнаються в повному обсязі. Однак прибуток або збиток, які виникають у результаті продажу або внеску активів, які не становлять собою бізнес, визнаються тільки у межах часток участі, наявних у інших, ніж організація, інвесторів в асоційованого підприємства або спільному підприємстві.

Рада з МСБО перенесла дату вступу даних поправок в силу на невизначений термін, однак організація, яка застосовує дані поправки достроково, повинна застосовувати їх достроково. Очікується, що дані поправки не вплинуть на фінансову звітність Групи.

Поправки до МСФЗ (IFRS) 2 «Класифікація і оцінка операцій з виплат на основі акцій»

Рада з МСБО випустила поправки до МСФЗ (IFRS) 2 «Виплати на основі акцій», в яких розглядаються три основні аспекти: вплив умов переходу прав на оцінку операцій з виплат на основі акцій з розрахунками грошовими коштами; класифікація операцій з виплат на основі акцій з умовою розрахунків на нетто-основі для зобов'язань з податку; облік змін умов операцій з виплат на основі акцій, у результаті якого операція перестає класифікуватися як операція з розрахунками грошовими коштами і починає класифікуватися як операція з розрахунками пайовими інструментами. При прийнятті поправок організації не зобов'язані перераховувати інформацію за попередні періоди, проте допускається ретроспективне застосування за умови застосування поправок щодо всіх трьох аспектів і дотримання інших критеріїв.

Поправки набувають чинності для річних періодів, що починаються 1 січня 2018 року або після цієї дати. Допускається застосування до цієї дати. Поправки не застосовні до Групи, оскільки Група не використовує платежі, засновані на акціях.

МСФЗ (IFRS) 16 «Оренда»

МСФЗ (IFRS) 16 був випущений у січні 2016 року і замінює собою МСФЗ (IAS) 17 «Оренда», Роз'яснення КТМФЗ (IFRIC) 4 «Визначення наявності в угоді ознак оренди», Роз'яснення ПКР (SIC) 15 «Операційна оренда — стимули» і Роз'яснення ПКР (SIC) 27 «Визначення сутності операцій, які мають юридичну форму угоди про оренду». МСФЗ (IFRS) 16 встановлює принципи визнання, оцінки, подання та розкриття інформації про оренду і вимагає, щоб орендарі відбивали всі договори оренди з використанням єдиної моделі обліку в балансі, аналогічно порядку обліку, передбаченому в МСФЗ (IAS) 17 для фінансової оренди. Стандарт передбачає два звільнення від визнання для орендарів - щодо оренди активів з низькою вартістю (наприклад, персональних комп'ютерів) і короткострокової оренди (оренди з терміном не більше 12 місяців). На дату початку оренди орендар буде визнавати зобов'язання щодо орендних платежів (зобов'язання з оренди), а також актив, який надає право користування базовим активом протягом терміну оренди (актив у формі права користування). Орендарі будуть зобов'язані визнавати витрати на відсотки за зобов'язанням по оренді окремо від витрат з амортизації активу в формі права користування.

Орендарі також повинні будуть переоцінювати зобов'язання з оренди при настанні певної події (наприклад, зміні термінів оренди, зміні майбутніх орендних платежів у результаті зміни індексу або ставки, що використовуються для визначення таких платежів). У більшості випадків орендар буде враховувати суми переоцінки зобов'язання з оренди в якості коригування активу в формі права користування.

Порядок обліку для орендодавця відповідно до МСФЗ (IFRS) 16 практично не змінюється порівняно з діючими в даний момент вимог МСФЗ (IAS) 17. Орендодавці будуть продовжувати класифікувати оренду, використовуючи ті ж принципи класифікації, що і в МСФЗ (IAS) 17, виділяючи при цьому два види оренди: операційну і фінансову. Крім цього, МСФЗ (IFRS) 16 вимагає від орендодавців і орендарів розкриття більшого обсягу інформації порівняно з МСФЗ (IAS) 17.

МСФЗ (IFRS) 16 набуває чинності для річних періодів, що починаються 1 січня 2019 року або після цієї дати. Допускається застосування до цієї дати, але не раніше дати застосування організацією МСФЗ (IFRS) 15.

Орендар має право застосовувати даний стандарт з використанням ретроспективного підходу або модифікованого ретроспективного підходу. Перехідні положення стандарту передбачають певні звільнення. Наразі Група оцінює можливий вплив МСФЗ (IFRS) 16 на фінансову звітність.

МСФЗ (IFRS) 17 «Страхові контракти»

МСФЗ (IFRS) 17, виданий в травні 2017 року та чинний для звітних періодів, починаючи з або після 1 січня 2021 року, розкриває комплексну модель страхових контрактів, покриваючи всі відповідні аспекти бухгалтерського обліку. В основі МСФЗ (IFRS) 17 лежить універсальна модель, доповнена: специфікою застосування контрактів, що відповідають умовам прямої участі (підхід з нефіксованою оплатою); спрощений підхід (підхід із розміщенням премій) в основному застосовується при короткострокових контрактах. МСФЗ (IFRS) 17 замінить МСФЗ (IFRS) 4 «Страхові контракти». МСФЗ (IFRS) 17 суттєво змінить облік фінансової звітності за МСФЗ для страхових компаній. Стандарт матиме значний вплив на інформаційну базу, системи та процеси, що застосовувались з метою підготовки інформації для фінансової звітності. Нова модель, вірогідно, вплине на прибутки та сукупний капітал страхових компаній, що спричинить підвищення нестабільності порівняно з діючою моделлю. Також значною мірою буде здійснено вплив на основні показники діяльності компаній. Наразі Група оцінює можливий вплив МСФЗ (IFRS) 17 на фінансову звітність.

МСБО (IAS) 40 «Інвестиційна нерухомість»

Поправки роз'яснюють, коли суб'єкт господарювання має переводити нерухомість, включаючи нерухомість, яка перебуває в процесі будівництва чи поліпшення, до або з інвестиційної нерухомості. Поправки визначають, що зміна у використанні виникає тоді, коли нерухомість відповідає або перестає відповідати поняттю інвестиційної нерухомості та існує свідчення зміни у використанні.

Поправки набувають чинності для річних звітних періодів, що починаються 1 січня 2018 року або після цієї дати, при цьому допускається застосування до цієї дати. Оскільки Група не має суттєвої інвестиційної нерухомості, ці поправки не вплинуть на фінансову звітність чи облікові політики Групи.

Щорічні поліпшення МСФЗ: цикл 2014-2016 років (випущені у грудні 2016 року)

МСФЗ (IFRS) 1 «Перше застосування Міжнародних стандартів фінансової звітності»

Поправкою виключаються короткострокові звільнення від МСФЗ для суб'єктів господарювання, які уперше застосували МСФЗ, що були викладені у параграфах Е3-Е7. Поправка набуває чинності для річних звітних періодів, що починаються 1 січня 2018 року або після цієї дати. Оскільки Група не вперше застосовує МСФЗ, ця поправка не вплине на фінансову звітність чи облікові політики Групи.

МСБО (IAS) 28 «Інвестиції в асоційовані підприємства»

Суб'єкт господарювання, що є організацією з венчурним капіталом, чи інший суб'єкт господарювання, що задовольняє критерії, може обрати спосіб обліку за справедливою вартістю через

прибуток або збиток при первісному визнанні кожної інвестиції у асоційовані та спільні підприємства.

Якщо суб'єкт господарювання, що не є інвестиційною компанією, має частку у спільному чи асоційованому підприємстві, що є інвестиційною компанією, такий суб'єкт господарювання, застосовуючи метод участі в капіталі, може прийняти рішення використовувати облік за справедливою вартістю, що застосовується спільним чи асоційованим підприємством, що є інвестиційною компанією, щодо обліку його частки у дочірньому підприємстві. Такий вибір здійснюється окремо щодо кожного спільного чи асоційованого підприємства, що є інвестиційною компанією на пізнішу з двох дат: (а) дату, коли відбувається первісне визнання інвестиції у спільне чи асоційоване підприємство, що є інвестиційною компанією; (б) спільне чи асоційоване підприємство стає інвестиційною компанією; (в) спільне чи асоційоване підприємство, що є інвестиційною компанією, вперше стає материнською компанією.

Поправки набувають чинності для річних звітних періодів, що починаються 1 січня 2018 року або після цієї дати і мають застосовуватись ретроспективно, при цьому допускається застосування до цієї дати. Якщо компанія застосовує ці поправки до цієї дати, цей факт має розкриватися в примітках до фінансової звітності. Ці поправки не матимуть впливу на фінансову звітність Групи.

Застосування МСФЗ (IFRS) 9 «Фінансові інструменти» та МСФЗ (IFRS) 4 «Страхові контракти» – поправки до МСФЗ (IFRS) 4

Поправки розглядають питання, пов'язані із застосуванням нового стандарту МСФЗ (IFRS) 9 «Фінансові інструменти» до застосування нового стандарту, що регулюватиме облік страхових контрактів, який Рада з МСБО розробляє як заміну МСФЗ (IFRS) 4. Згідно з поправками, суб'єкти господарювання, які випускають страхові контракти, мають дві опції щодо застосування МСФЗ (IFRS) 9: тимчасове звільнення від застосування МСФЗ (IFRS) 9 або застосування принципу «перекриття».

Тимчасове звільнення від застосування МСФЗ (IFRS) 9 надається суб'єктам господарювання, діяльність яких здебільшого пов'язана зі страхуванням. Тимчасове звільнення від застосування МСФЗ (IFRS) 9 дозволяє таким суб'єктам господарювання продовжувати застосовувати МСБО (IAS) 39 «Фінансові інструменти: визнання та оцінка», проте не довше ніж до 1 січня 2021 року. Принцип «перекриття» вимагає коригування прибутків та збитків на ефект волатильності, що може виникати при одночасному застосуванні МСФЗ (IFRS) 9 та МСФЗ (IFRS) 4. Застосовуючи тимчасове звільнення, суб'єкти господарювання все ж повинні готувати вичерпні розкриття, яких вимагає застосування певних аспектів МСФЗ (IFRS) 9.

Поправки набувають чинності для річних звітних періодів, що починаються 1 січня 2018 року або після цієї дати. Наразі Група оцінює вплив змін на консолідовану фінансову звітність.

Інтерпретація КІМФЗ 22 «Операції в іноземній валюті та Авансові платежі»

Інтерпретація роз'яснює, що при визначенні спот-курсу, що використовується при первісному визнанні активу, витрат чи доходу (або їх частини) з одночасним припиненням визнання немонетарного активу чи зобов'язання, пов'язаного з авансовим платежем, дата операції є датою, на котру суб'єкт господарювання здійснює первісне визнання немонетарного активу чи немонетарного зобов'язання, що виникає при здійсненні авансового платежу. При наявності кількох авансових надходжень чи витрат грошових коштів, суб'єкт господарювання має визначити дату здійснення операції для кожного надходження чи здійснення авансового платежу.

Поправка набуває чинності для річних звітних періодів, що починаються 1 січня 2018 року або після цієї дати, при цьому допускається застосування до цієї дати. Оскільки Група дотримува-

лось вищезазначеного підходу в обліку, ця поправка не вплине на фінансову звітність чи облікові політики Групи.

Інтерпретація КІМСФЗ 23 «Невизначеність щодо умов оподаткування прибутку»

В червні 2017 року Рада з МСБО опублікувала Інтерпретацію КІМСФЗ 23 «Невизначеність щодо умов оподаткування прибутку», яка детально висвітлює застосування визнання та кількісного визначення вимог, зазначених в МСФЗ (IFRS) 12 «Податки на прибуток», коли існує невизначеність щодо умов оподаткування прибутку. Інтерпретація чинна для річних звітних періодів, починаючи з або після 1 січня 2019 року, проте доступні деякі полегшення при переході на стандарт. Застосування інтерпретації може викликати складнощі у компаній, особливо у тих, які функціонують у більш складному транснаціональному податковому середовищі. Компаніям доведеться також визначити, чи вони організували відповідні процеси та процедури таким чином, щоб отримувати інформацію на регулярній основі, оскільки це необхідно для виконання вимог, зазначених в інтерпретації, та розкриття відповідної інформації. Інтерпретація не матиме впливу на фінансову звітність чи облікові політики Групи.

Передоплата з негативною компенсацією — зміни до МСФЗ (IFRS) 9

Відповідно до МСФЗ (IFRS) 9 борговий інструмент може бути оцінений за амортизованою вартістю або за справедливою вартістю із визнанням через інший сукупний дохід, за умови, що договірні грошові потоки є «виключно виплатами основної суми та відсотками за непогашеною основною сумою» (критерій SPPI) та інструмент утримується в рамках відповідної бізнес-моделі для цієї класифікації. Поправки до МСФЗ (IFRS) 9 роз'яснюють, що фінансовий актив підпадає під критерій SPPI незалежно від події або обставин, що призводить до дострокового розірвання договору, і незалежно від того, яка сторона платить або отримує прийнятну компенсацію за дострокове припинення дії контракту. Рада з МСБО також уточнила, що прибуток або збиток, що виникає внаслідок модифікації фінансового зобов'язання, яке не призводить до припинення визнання, розрахований шляхом дисконтування змін у договірних грошових потоках за первісною ефективною процентною ставкою, негайно визнається у звіті про прибутки та збитки. Зміни застосовуються до річних періодів, що починаються 1 січня 2019 року або після цієї дати. Поправки повинні застосовуватися ретроспективно; попереднє застосування допускається. Група оцінює потенційний вплив змін на фінансову звітність Групи.

Довгострокові інвестиції у асоційовані та спільні підприємства — зміни до МСБО (IAS) 28

Зміни пояснюють, що суб'єкт господарювання застосовує МСФЗ (IFRS) 9 «Фінансові інструменти» до довгострокових інвестицій у асоційовані або спільні підприємства, до яких не застосовується метод оцінки участі у капіталі, що по суті є частиною чистої інвестиції в асоційоване чи спільне підприємство (довгострокові інвестиції). Це пояснення є актуальним, оскільки це означає, що модель очікуваних втрат згідно МСФЗ (IFRS) 9 застосовується до таких довгострокових інвестицій. Зміни застосовуються до річних періодів, які починаються з 1 січня 2019 року або після цієї дати. Суб'єкти господарювання повинні застосовувати зміни ретроспективно, за деякими винятками. Раннє застосування поправок допускається і має бути розкрито. Зміни не матимуть впливу на фінансову звітність або облікову політику Групи.

МСФЗ Практична заява 2: Судження щодо суттєвості

Підприємства мають право застосовувати інструкції Практичної заяви (ПЗ) до фінансової звітності, підготовленої після 14 вересня 2017 року. У ПЗ містяться необов'язкові настанови, які допомагають підприємствам робити судження щодо суттєвості під час підготовки фінансової звітності загального призначення згідно з МСФЗ. ПЗ також може допомогти користувачам фі-

нансової звітності зрозуміти, як підприємство робить судження щодо суттєвості при підготовці такої фінансової звітності. Оскільки ПЗ є не обов'язковим документом, вона не змінює або не вносить жодних вимог до МСФЗ.

Щорічні поліпшення МСФЗ: цикл 2015-2017 років (випущені у грудні 2017 року)

МСФЗ (IFRS) 3 «Об'єднання бізнесу»

Зміни пояснюють, що коли суб'єкт господарювання отримує контроль над бізнесом, який є спільною операцією, він застосовує вимоги до об'єднання бізнесу, досягнутих поетапно, включаючи переоцінку раніше утримуваних часток у активах та зобов'язаннях спільної операції за справедливою вартістю. При цьому покупець переоцінює всю свою раніше утримувану частку у спільній операції. Суб'єкт господарювання застосовує ці поправки до об'єднання бізнесу, для якого дата придбання є датою початку або датою після початку першого річного звітного періоду, що починається 1 січня 2019 року або після цієї дати. Допускається застосування раніше. Очікується, що зміни не матимуть впливу на фінансову звітність чи облікові політики Групи.

МСФЗ (IFRS) 11 «Спільна діяльність»

Сторона, яка бере участь у спільній операції, але не має спільного контролю, може отримати спільний контроль за спільною операцією, в якій діяльність спільної операції являє собою підприємство, як це визначено в МСФЗ (IFRS) 3. Поправки роз'яснюють, що раніше утримувані частки у цій спільній операції не переоцінюються. Суб'єкт господарювання застосовує ці поправки до операцій, в яких він отримує спільний контроль на дату початку або після початку першого річного звітного періоду, який починається 1 січня 2019 року або після цієї дати. Допускається застосування раніше. Очікується, що зміни не матимуть впливу на фінансову звітність чи облікові політики Групи.

МСБО (IAS) 12 «Податки на прибуток»

Зміни пояснюють, що податкові наслідки доходу у формі дивідендів більш прямо пов'язані з минулими операціями чи подіями, які спричинили розподіл прибутку, ніж з виплатами власникам. Таким чином суб'єкт господарювання визнає податкові наслідки доходу у формі дивідендів у складі прибутку або збитку, іншого сукупного доходу або капіталу, відповідно до того, як суб'єкт господарювання спочатку визнав такі минулі операції чи події. Суб'єкт господарювання застосовує ці поправки до річних звітних періодів, що починаються з 1 січня 2019 року або після цієї дати. Допускається застосування раніше. Очікується, що зміни не матимуть суттєвого впливу на фінансову звітність чи облікові політики Групи.

МСБО (IAS) 23 «Витрати на позики»

Зміни пояснюють, що суб'єкт господарювання визнає як частину загальних позик будь-які позикові кошти, які спочатку були зроблені для розробки кваліфікованого активу, коли практично всі види діяльності, необхідні для підготовки цього активу для цільового використання чи продажу, завершені. Суб'єкт господарювання застосовує ці поправки до витрат на позики, що були понесені на дату початку або після початку річного звітного періоду, в якому суб'єкт господарювання застосовує ці поправки вперше. Суб'єкт господарювання застосовує ці поправки до річних звітних періодів, що починаються з 1 січня 2019 року або після цієї дати. Допускається застосування раніше. Очікується, що зміни не матимуть суттєвого впливу на фінансову звітність чи облікові політики Групи.

Інформація за сегментами

У цілях управління Група розділена на бізнес-підрозділи, виходячи з послуг, що надаються, і складається з таких п'яти звітних операційних сегментів:

- **Сегмент «Вантажні перевезення»** включає послуги з вантажних перевезень, що надаються Групою.
- **Сегмент «Міжміські пасажирські перевезення»** включає в себе всі послуги з міжрегіональних пасажирських перевезень, що надаються Групою.
- **Сегмент «Приміські пасажирські перевезення»** включає в себе послуги з перевезень пасажирів у межах одного регіону.
- **Сегмент «Допоміжна діяльність»** включає в себе діяльність філій Групи, які надають послуги, пов'язані з вантажними перевезеннями, приміськими пасажирськими перевезеннями, будівництвом, реконструкціями та модернізаціями залізничного полотна та транспортної інфраструктури, ремонтами та технічним обслуговуванням різних видів залізничного обладнання та інших компаній Групи. Перелічені операції не потребують окремого розкриття, оскільки є несуттєвими. У зв'язку з тим, що дані операції мають різні індивідуальні економічні характеристики, вони не можуть бути включені в перелічені вище операційні сегменти.
- **«Всі інші сегменти»** включає в себе послуги з ремонту та технічного обслуговування рухомого складу та інші послуги, що надаються підприємствами Групи.

Управлінський персонал здійснює моніторинг операційних результатів діяльності кожного з підрозділів окремо для цілей прийняття рішень про розподіл ресурсів і оцінки результатів їх діяльності та не здійснює моніторинг балансів активів та зобов'язань відповідних сегментів, оскільки такі суми презентуються управлінському персоналу на не регулярній основі. Результати діяльності сегментів оцінюються на основі їх операційного прибутку або збитків, їх оцінка здійснюється відповідно до оцінки операційного прибутку або збитків в управлінській звітності, що відрізняються від консолідованої фінансової звітності, підготовленої відповідно до МСФЗ, оскільки вона базується на даних, що не враховують вплив деяких МСФЗ коригувань, які можуть вважатися необхідними для приведення управлінської звітності у відповідність до консолідованої фінансової звітності за МСФЗ та управляються на рівні Групи.

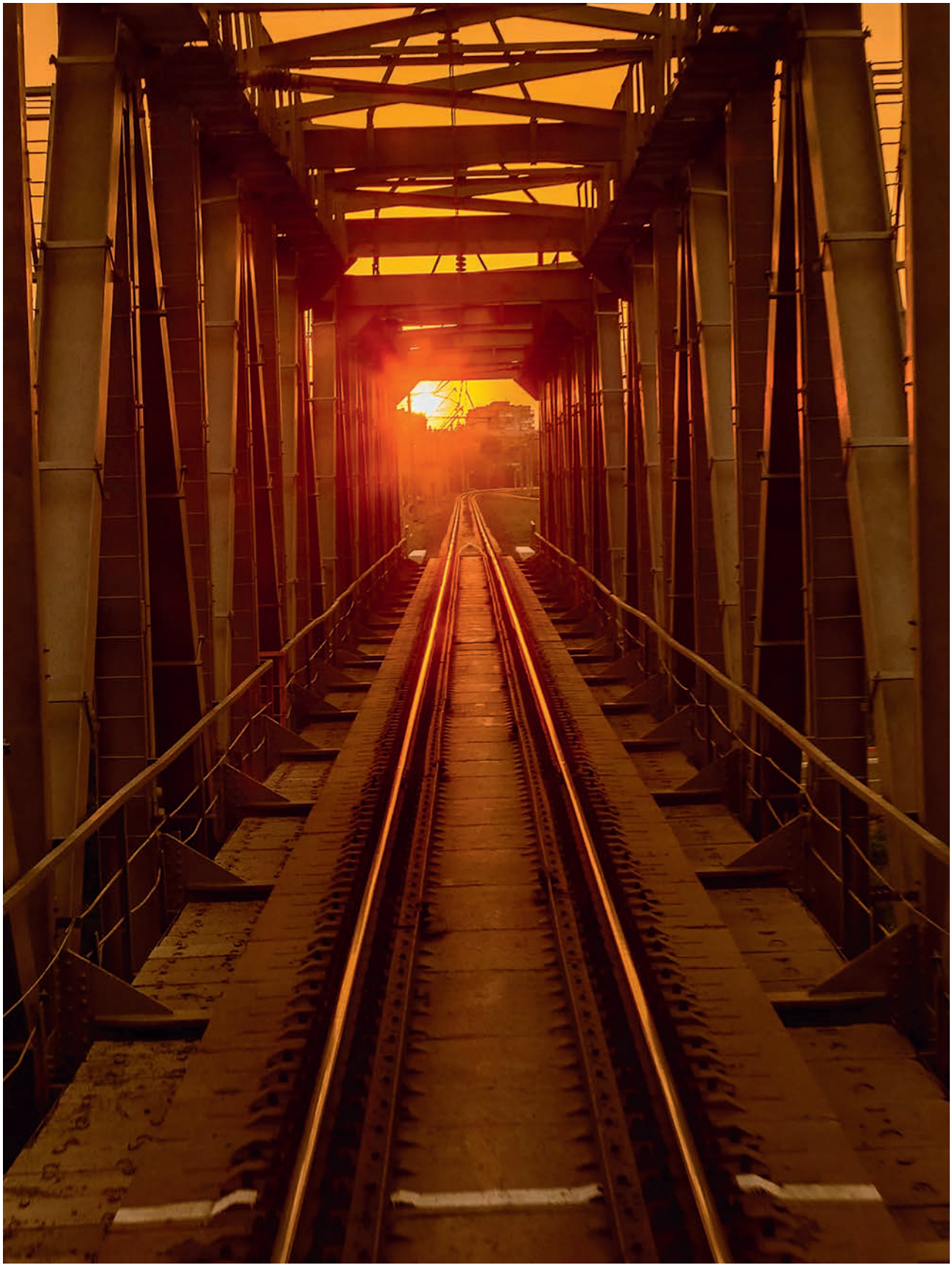
Практично всі операційні активи Групи знаходяться на території України, і більшість послуг, що надаються Групою, надаються на території України.

Доходи сегмента являють собою доходи, що безпосередньо можуть бути віднесені до сегмента, враховуючи як продаж зовнішнім покупцям, так і операції з іншими сегментами. Доходи сегмента не включають:

- процентні доходи;
- доходи від курсових різниць;
- доходи від вибуття, зміни справедливої вартості та зменшення від переоцінки активів/доходів від сторнування попередньо визнаного зменшення;
- доходи від вибуття основних засобів;
- інші доходи.

Витрати сегмента являють собою витрати, які безпосередньо можуть бути віднесені на діяльність даного сегмента, та витрати, які можуть бути розподілені на систематичній основі, з урахуванням витрат, що пов'язані як з продажем зовнішнім покупцям, так і операціями з іншими сегментами. У 2017 році до витрат сегмента були включені ремонт та обслуговування, у результаті чого була перерахована порівняльна інформація за 2016 рік.

Операційний результат сегмента розраховується як різниця між доходами сегмента і витратами сегмента. Ціни по операціях між операційними сегментами встановлюються на комерційній основі, аналогічно операціям з третіми сторонами, за винятком операцій з передачі електроенергії.



Інформація за сегментами (продовження)

За рік, що закінчився 31 грудня 2016 року	Вантажні перевезення	Міжміські пасажирські перевезення	Приміські пасажирські перевезення	Допоміжна діяльність	Всі інші сегменти	Нерозподілені елементи	Елімінації (А)	Коригування (В)	Всього
Доходи від реалізації зовнішнім покупцям	55 424 486	6 190 346	527 212	5 388 189	48 777	–	–	(1 008 846)	66 570 164
Доходи від реалізації іншим сегментам	–	–	–	6 601 915	1 495 249	–	(8 097 164)	–	–
Всього доходи від реалізації	55 424 486	6 190 346	527 212	11 990 104	1 544 026	–	(8 097 164)	(1 008 846)	66 570 164
Витрати на персонал	(13 479 790)	(4 063 526)	(2 017 104)	(4 858 323)	(436 994)	(339 714)	–	(470 399)	(25 665 850)
Амортизація	(12 806 538)	(2 154 356)	(957 760)	(1 432 393)	(39 405)	(39 100)	–	(480 575)	(17 910 127)
Електроенергія	(5 158 070)	(1 224 776)	(720 510)	(7 259 902)	(47 727)	(4 840)	6 601 915	–	(7 813 910)
Пальне	(3 946 970)	(734 282)	(506 638)	(643 879)	(38 595)	(6 999)	–	–	(5 877 363)
Ремонт та обслуговування	(3 869 277)	(750 134)	(464 808)	(117 075)	(1 222 687)	(387 503)	1 495 249	–	(5 316 235)
Операційний результат сегменту	16 163 841	(2 736 728)	(4 139 608)	(2 321 468)	(241 382)	(778 156)	–	(1 959 820)	3 986 679

За рік, що закінчився 31 грудня 2017 року	Вантажні перевезення	Міжміські пасажирські перевезення	Приміські пасажирські перевезення	Допоміжна діяльність	Всі інші сегменти	Нерозподілені елементи	Елімінації (А)	Коригування (В)	Всього
Доходи від реалізації зовнішнім покупцям	60 990 787	6 745 313	588 844	6 498 480	8 539	–	–	(893 812)	73 938 151
Доходи від реалізації іншим сегментам	–	–	–	7 409 197	1 776 779	–	(9 185 976)	–	–
Всього доходи від реалізації	60 990 787	6 745 313	588 844	13 907 677	1 785 318	–	(9 185 976)	(893 812)	73 938 151
Витрати на персонал	(17 408 628)	(5 317 605)	(2 584 647)	(4 052 452)	(617 177)	(1 993 486)	–	–	(31 973 995)
Амортизація	(10 714 216)	(1 633 342)	(870 424)	(1 376 009)	(35 867)	(32 447)	–	–	(14 662 305)
Електроенергія	(5 306 396)	(1 253 580)	(722 395)	(7 888 936)	(56 356)	(5 094)	7 366 824	–	(7 865 933)
Пальне	(4 970 812)	(955 452)	(604 993)	(716 464)	(47 462)	(12 679)	–	–	(7 307 862)
Ремонт та обслуговування	(3 757 517)	(837 248)	(527 679)	(637 027)	(1 106 424)	(762 948)	1 819 152	–	(5 809 691)
Операційний результат сегменту	18 833 218	(3 251 914)	(4 721 294)	(763 211)	(77 968)	(2 806 654)	–	(893 812)	6 318 365

Інформація за сегментами (продовження)

(A) Доходи та маржа по операціях між сегментами виключаються під час консолідації.

(B) Операційний результат кожного операційного сегмента не включає наступні коригування, що являють собою різницю між управлінською звітністю та консолідованою фінансовою звітністю, що підготовлена у відповідності до МСФЗ за рік, що закінчився 31 грудня:

	2016	2017
Визнання доходів від реалізації у належному періоді	14 033	–
Взаємозалік з іноземними залізницями	(1 022 879)	(893 812)
	(1 008 846)	(893 812)
Коригування бонусів та резервів невикористаних відпусток	(380 984)	–
Коригування пенсійних зобов'язань	(89 415)	–
Коригування амортизації в результаті різниць між балансовою вартістю основних засобів згідно МСФЗ та управлінською звітністю	(480 575)	–
Коригування різниць між обліковими політиками управлінського обліку та МСФЗ	(1 959 820)	(893 812)

Узгодження прибутку:

	2016	2017
Операційний результат сегменту	6 724 655	10 018 831
Коригування у результаті різниць між обліковими політиками управлінського обліку та МСФЗ	(1 959 820)	(893 812)
Нерозподілені суми	(778 156)	(2 806 654)
Статті, не включені у витрати сегменту		
Податки, крім податку на прибуток	(1 093 293)	(1 803 000)
Витрати на соціальне забезпечення	(283 186)	(470 130)
Зміна забезпечення	(318 615)	(100 243)
Інші доходи	559 075	2 451 001
Інші витрати	(1 008 650)	(1 061 392)
Фінансові доходи	364 872	554 799
Фінансові витрати	(4 803 518)	(3 810 903)
Збиток від курсових різниць	(4 505 516)	(1 139 624)
Частка в збитку асоційованих підприємств	(13 597)	(166 780)
Прибуток/(збиток) до оподаткування	(7 115 749)	772 093

Основні засоби

	Земельні ділянки	Будівлі, споруди та інфраст-руктура	Земляне полотно та верхня будова колії	Локомотиви	Вагони	Машини, обладнання, інструменти та інші основні засоби	Транспортні засоби	Незавершене будівництво та не встановлене обладнання	Всього
Первісна вартість/переоцінена сума									
На 1 січня 2016 р.	45 647 046	74 520 805	80 608 479	18 435 987	33 727 854	18 287 171	3 769 420	7 318 790	282 315 552
Надходження	–	–	–	–	–	–	–	6 795 322	6 795 322
Придбання в результаті об'єднань бізнесу (Примітка 16)	–	–	–	–	–	12 099	–	–	12 099
Переміщення	–	301 279	1 955 395	627 922	2 196 755	989 733	25 626	(6 096 710)	–
Вибуття	–	–	–	–	–	(9 719)	–	–	(9 719)
Перегляд класифікації основних засобів	–	–	–	732 944	8 918	–	(741 862)	–	–
На 31 грудня 2016 р.	45 647 046	74 822 084	82 563 874	19 796 853	35 933 527	19 279 284	3 053 184	8 017 402	289 113 254
Накопичена амортизація									
На 1 січня 2016 р.	–	7 698 454	3 192 516	2 673 987	2 581 950	4 335 408	489 198	2 031 050	23 002 563
Амортизація	–	3 302 893	5 001 928	1 969 605	5 202 349	2 233 817	385 702	–	18 096 294
Вибуття	–	–	–	–	–	(7 638)	–	–	(7 638)
Перегляд класифікації основних засобів	–	–	–	558 130	7 830	–	(565 960)	–	–
На 31 грудня 2016 р.	–	11 001 347	8 194 444	5 201 722	7 792 129	6 561 587	308 940	2 031 050	41 091 219
Чиста балансова вартість									
На 1 січня 2016 р.	45 647 046	66 822 351	77 415 963	15 762 000	31 145 904	13 951 763	3 280 222	5 287 740	259 312 989
На 31 грудня 2016 р.	45 647 046	63 820 737	74 369 430	14 595 131	28 141 398	12 717 697	2 744 244	5 986 352	248 022 035

Основні засоби (продовження)

	Земельні ділянки	Будівлі, споруди та інфраст-руктура	Земляне полотно та верхня будова колії	Локомотиви	Вагони	Машини, обладнання, інструменти та інші основні засоби	Транспортні засоби	Незавершене будівництво та не встановлене обладнання	Всього
Первісна вартість переоцінена сума									
На 1 січня 2017 р.	45 647 046	74 822 084	82 563 874	19 796 853	35 933 527	19 279 284	3 053 184	8 017 402	289 113 254
Надходження	–	–	–	–	–	–	–	11 312 881	11 312 881
Переміщення	–	298 398	2 122 838	1 270 255	4 674 756	1 162 416	206 133	(9 734 796)	–
Вибуття	–	(6)	–	–	–	(746)	(5)	–	(757)
Надходження в результаті об'єднань бізнесу (Примітка 16)	–	11 622	1 307	–	–	23 010	456	1 086	37 481
Перекласифікація до активів неконтрольованих територій (Примітка 2)	(6 493)	(2 799 679)	(1 548 330)	(356 354)	(233 773)	(2 094 823)	(1 208 736)	(500 480)	(8 748 668)
На 31 грудня 2017 р.	45 640 553	72 332 419	83 139 689	20 710 754	40 374 510	18 369 141	2 051 032	9 096 093	291 714 191
Накопичена амортизація									
На 1 січня 2017 р.	–	11 001 347	8 194 444	5 201 722	7 792 129	6 561 587	308 940	2 031 050	41 091 219
Амортизація	–	3 175 386	4 676 886	1 619 869	3 917 621	1 155 425	304 377	–	14 849 564
Вибуття	–	(6)	–	–	–	(745)	(5)	–	(756)
Надходження в результаті об'єднань бізнесу (Примітка 16)	–	9 307	991	–	–	21 548	456	–	32 302
На 31 грудня 2017 р.	–	14 186 034	12 872 321	6 821 591	11 709 750	7 737 815	613 768	2 031 050	55 972 329
Чиста балансова вартість									
На 1 січня 2017 р.	45 647 046	63 820 737	74 369 430	14 595 131	28 141 398	12 717 697	2 744 244	5 986 352	248 022 035
На 31 грудня 2017 р.	45 640 553	58 146 385	70 267 368	13 889 163	28 664 760	10 631 326	1 437 264	7 065 043	235 741 862

Основні засоби (продовження)

Переоцінка основних засобів

При Реорганізації із державного підприємства у акціонерне товариство активи, серед них і основні засоби, та зобов'язання повинні бути оцінені за справедливою вартістю. Основні засоби були переоцінені незалежним оцінювачем станом на 31 липня 2014 року відповідно до нормативних вимог, які висуваються до оцінки майна при формуванні статутного капіталу. Ефект від переоцінки був відображений станом на 30 листопада 2015 року, дату завершення Реорганізації для цілей складання консолідованої фінансової звітності, з урахуванням ефекту від амортизації основних засобів до переоцінки за період з 31 липня 2014 року до 1 грудня 2015 року та руху основних засобів за зазначений період.

Земельні ділянки

До складу земельних ділянок включено вартість прав постійного користування земельними ділянками у сумі 45 640 553 тис. грн, яка була визначена на підставі оцінки майна для цілей формування статутного капіталу (Примітка 16) окремо від об'єктів основних засобів, які можуть бути розташовані на цих земельних ділянках. Результати такої оцінки можуть відрізнятися від оцінки, здійсненої для цілей відображення у фінансовій звітності, підготовленій відповідно до МСФЗ.

Управлінський персонал вважає, що оскільки зазначений облік прав постійного користування земельними ділянками окремо від відповідних об'єктів основних засобів регламентується законодавством з реорганізації із державного підприємства у акціонерне товариство, то уникнути його не можливо при складанні цієї консолідованої фінансової звітності.

Основні засоби, закріплені на праві господарського відання

Деякі об'єкти основних засобів, а саме магістральні залізничні лінії загального користування та розміщені на них технологічні споруди, передавальні пристрої тощо, що безпосередньо використовуються для забезпечення процесу перевезень, були закріплені за Товариством на праві господарського відання (Примітка 16). Право господарського відання дозволяє володіти, користуватися і розпоряджатися майном, окрім дій з розпорядження майном, які можуть призвести до відчуження такого майна.

Залишкова вартість активів, що отримані на праві господарського відання, становила 98 640 070 тис. грн станом на 31 грудня 2017 року (2016 р.: 102 211 984 тис. грн).

Об'єкти соціальної інфраструктури

Балансова вартість об'єктів соціальної інфраструктури та інших невиробничих активів станом на 31 грудня 2017 року становила 3 360 681 тис. грн (2016 р.: 3 438 546 тис. грн). Ці активи переважно включають житлові будинки, лікарні, їдальні та інше подібне майно.

Передоплати за основні засоби

Незавершене будівництво та невстановлене обладнання на 31 грудня 2017 року включало передоплати за основні засоби у сумі 278 159 тис. грн (2016 р.: 20 568 тис. грн).

Капіталізовані витрати на амортизацію

За рік, який закінчився 31 грудня 2017 року, Група капіталізувала до статті незавершеного будівництва витрати на амортизацію задіяного обладнання в сумі 219 561 тис. грн (2016 р.: 115 641 тис. грн).

Капіталізовані витрати по запозиченнях

В 2017 р. витрати по запозиченнях у сумі 16 339 тис. грн були капіталізовані до складу відповідних кваліфікованих активів (2016 р.: 16 097 тис. грн). Ставки, які використовуються для визначення суми витрат, які підлягають капіталізації, становлять LIBOR 6 міс + 1-6 % та EURIBOR 6 місяців + 0,3 % і являють собою ефективну процентну ставку по конкретному процентному кредиту.

Повністю амортизовані об'єкти

Станом на 31 грудня 2017 року переоцінена вартість повністю амортизованих об'єктів, які ще використовуються Групою, становила 14 488 757 тис. грн (2016 р.: 10 661 518 тис. грн).

Фінансовий лізинг

Станом на 31 грудня 2017 року балансова вартість основних засобів, отриманих за договорами фінансової оренди, становила 1 077 265 тис. грн (2016 р.: 1 302 650 тис. грн). За роки, які закінчилися 31 грудня 2017 року та 2016 року, Група не отримувала основних засобів за договорами фінансової оренди.

Основні засоби в заставі

Станом на 31 грудня 2017 року певна частина рухомого складу балансовою вартістю 239 726 тис. грн була використана як забезпечення банківських позик Групи (2016 р.: 249 424 тис. грн) (Примітка 17).

Інвестиції в асоційовані підприємства

29 січня 2016 року Фонд державного майна України передав 47,67 % корпоративних прав ПрАТ «Укртранслізинг» ПАТ «Укрзалізниця» як внесок до статутного капіталу в рамках Реорганізації (Примітка 16). Починаючи з цієї дати частка Групи в ПрАТ «Укртранслізинг» обліковується в консолідованій фінансовій звітності за методом участі в капіталі інших підприємств.

ПрАТ «Укртранслізинг» разом з трьома дочірніми підприємствами утворюють групу Укртранслізинг. Група займається наданням послуг з фінансової оренди, операційного лізингу залізничного рухомого складу, транспортно-експедиційного обслуговування та виробництвом залізничних стрілок і вузлів. Ні ПрАТ «Укртранслізинг», ні його дочірні підприємства не мають біржових котирувань. Частина активів групи Укртранслізинг розташована або іншим чином пов'язана з Автономною Республікою Крим та певною територією Донецької та Луганської областей, яка тимчасово не контролюється органами державної влади України, а результат діяльності групи Укртранслізинг включає результати діяльності, пов'язані з неконтрольованими територіями (Примітка 2).

Узагальнена інформація про групу Укртранслізинг з урахуванням коригування на дотримання єдиних облікових політик Групи представлена нижче:

	31 грудня 2016 року (скоригований)	31 грудня 2017 року (скоригований)
Оборотні активи	1 258 587	1 010 570
Необоротні активи	1 329 056	851 289
Короткострокові зобов'язання	(737 064)	(701 015)
Довгострокові зобов'язання	(253 704)	(46 859)
Власний капітал	1 596 875	1 113 985
Балансова вартість інвестиції	760 591	530 398

	За період від дати передачі корпоративних прав до 31грудня 2016 року (скоригований)	31 грудня 2017 року (скоригований)
Дохід від реалізації	230 367	287 112
Збиток до оподаткування	(51 575)	(420 423)
Дохід з податку на прибуток	26 253	70 529
Збиток за період від діяльності, що триває	(25 322)	(349 894)
(Збиток)/прибуток у результаті переоцінки основних засобів	299 146	(134 867)
Податок на прибуток, визнаний у результаті переоцінки основних засобів	(53 846)	23 738
Інший сукупний збиток за період	(225)	(5 109)
Всього сукупний (збиток)/прибуток за період від діяльності, що триває	219 753	(466 132)
Коригування на дотримання єдиних облікових політик Групи асоційованим підприємством	(3 201)	–
Всього сукупний (збиток)/дохід за період від діяльності, що триває, з урахуванням коригування на дотримання єдиних облікових політик Групи асоційованим підприємством	216 552	(466 132)
Частка Групи у збитку за період	(13 597)	(166 794)

Протягом 2017 року Група отримала дивіденди від асоційованого підприємства у розмірі 7 988 (2016 р.: 639 тис. грн).

Група має інвестиції в інші асоційовані підприємства, кожне з яких, взяте окремо, не є суттєвим. Таким підприємством є ПрАТ Страхова Компанія «Інтер-Поліс», що займається діяльністю зі страхування та перестрахування в Україні, у якому Група володіє 30,965 % з 1 лютого 2017 року. Іншим підприємством є ТОВ «Брайтшпур Планунгсгезельшафт мбХ», створене за законодавством Австрії, що займається техніко-економічним обґрунтуванням будівництва широкої залізничної колії від кордону України до Відня, яка має значно оптимізувати транспортування вантажів між ринками Китаю та Західної Європи. Очікується, що техніко-економічне обґрунтування триватиме до кінця 2018 року, початок будівництва колії заплановано на 2022 рік. Станом на 21 липня 2017 року Група сконцентрувала частку у розмірі 25 % у статутному капіталі підприємства, коли отримала у власність 12,6 % корпоративних прав підприємства вартістю 47 643 тис. грн від Фонду державного майна України в рамках продовження процесу Реорганізації. Надходження корпоративних прав відображене у кореспонденції з Додатковим капіталом. Узагальнена інформація щодо інших асоційованих підприємств, кожне з яких, взяте окремо, не є суттєвим, за період з дати отримання суттєвого впливу до 31 грудня 2017 року представлена нижче:

	На дату передачі корпоративних прав (скоригований)	31 грудня 2017 року (скоригований)
Оборотні активи	194 914	205 130
Необоротні активи	232 694	222 134
Короткострокові зобов'язання	(20 072)	(22 170)
Довгострокові зобов'язання	(8 874)	(7 033)
Власний капітал	398 662	398 061
Балансова вартість інвестицій	102 154	101 968

	За період від дати передачі корпоративних прав до 31 грудня 2017 року (скоригований)
Дохід від реалізації	68 323
Прибуток до оподаткування	2 130
Витрати з податку на прибуток	(2 085)
Прибуток за період від діяльності, що триває	45
Всього сукупний прибуток за період від діяльності, що триває	45
Всього сукупний дохід за період від діяльності, що триває, з урахуванням коригування на дотримання єдиних облікових політик Групи асоційованим підприємством	45
Частка Групи у прибутку за період	14

Протягом 2017 року були розподілені дивіденди Групі від інших асоційованих підприємств у розмірі 200 тис. грн.

Прибуток асоційованого підприємства розподіляється тільки після отримання схвалення з боку Групи. Станом на звітну дату Група не має наміру давати таке схвалення. Станом на 31 грудня 2017 та 2016 року у асоційованих підприємств були відсутні контрактні зобов'язання щодо здійснення капітальних вкладень в майбутньому.

Фінансові активи

	2016	2017
Інструменти власного капіталу інших суб'єктів господарювання	127 840	73 546
Довгострокові позики працівникам	50 131	19 701
Інші фінансові активи	911	–
	178 882	93 247

Інструменти власного капіталу інших суб'єктів господарювання переважно складаються із внесків на придбання неконтрольних пакетів акцій певних підприємств, щодо яких набуття прав власності ще не було оформлено Групою станом на кінець звітного періоду. Балансова вартість зазначених фінансових інструментів не відрізняється суттєво від їх справедливої вартості.

Група надає довгострокові безвідсоткові позики своїм працівникам із середнім договірним терміном погашення 3-8 років. Позики відображаються за амортизованою вартістю з використанням ефективної відсоткової ставки 13 % – 23 % річних. Короткострокова частина позик у сумі 8 518 тис. грн (2016 р.: 7 061 тис. грн) розкривається у складі торгової та іншої дебіторської заборгованості (Примітка 13).

Запаси

	2016	2017
Запасні частини, матеріали та інструменти (за собівартістю чи чистою вартістю реалізації)	3 861 293	6 003 150
Паливно-мастильні матеріали (за собівартістю)	785 875	706 715
Інші запаси (за собівартістю чи чистою вартістю реалізації)	1 478 686	1 708 055
	6 125 854	8 417 920

Протягом 2017 року запасні частини, матеріали та інструменти, паливно-мастильні матеріали та інші запаси у сумі 12 678 353 тис. грн (2016 р.: 10 930 837 тис. грн) були визнані як витрати запасів операційної діяльності.

Станом на 31 грудня 2017 запаси балансовою вартістю 111 251 тис. грн (2016: 111 251 тис. грн) були використані в якості забезпечення банківських позик Групи (Примітка 17).

Торгова та інша дебіторська заборгованість

	2016	2017
Торгова дебіторська заборгованість	945 193	913 941
Заборгованість за внесками	103 481	–
Короткострокова частина довгострокових фінансових активів (Примітка 11)	7 061	8 518
Інша дебіторська заборгованість	1 717 800	700 516
	2 773 535	1 622 975
За вирахуванням: резерву під знецінення торгової та іншої дебіторської заборгованості	(729 636)	(743 853)
	2 043 899	879 122

Заборгованість за внесками станом на 31 грудня 2016 року представлена заборгованістю щодо внесення корпоративних прав певних підприємств до статутного капіталу Товариства (Примітка 16).

Станом на 31 грудня 2017 та 2016 років короткострокова частина довгострокових фінансових активів включала лише короткострокову частину позик, наданих своїм працівникам (Примітка 11).

Станом на 31 грудня 2017 року торгова та інша дебіторська заборгованість у сумі 743 853 тис. грн (2016 р.: 729 636 тис. грн) знецінилась і під неї був створений резерв у повній сумі. Збиток від знецінення включено до інших витрат консолідованого звіту про сукупний дохід. Зміни в резерві під знецінення торгової та іншої дебіторської заборгованості представлені таким чином:

	2016	2017
Залишок на 1 січня	566 570	729 636
Створено резерву	172 955	43 597
Списано за рахунок резерву	(9 889)	(23 165)
Сума відшкодування протягом року	–	(6 215)
Залишок на 31 грудня	729 636	743 853

Аналіз торгової та іншої дебіторської заборгованості за строками виникнення включає:

	Не прострочена та не знецінена	Прострочена, але не знецінена				
		Менше 3 місяців	3-6 місяців	6-12 місяців	Більше 12 місяців	Разом
31 грудня 2016 р.	654 595	1 340 296	9 729	39 279	–	2 043 899
31 грудня 2017 р.	741 012	69 559	47 630	20 921	–	879 122

Передоплати

	2016	2017
Передоплати за матеріали та послуги	314 109	203 999
Передоплачені дивіденди (Примітка 28)	7 657	–
	321 766	203 999

Станом на 31 грудня 2017 року сума знецінення передоплат становить 9 510 тис. грн (2016 р.: 27 206 тис. грн).

Податки до відшкодування, крім податку на прибуток

	2016	2017
Податок на додану вартість до зарахування	538 744	443 687
Передоплата з інших податків	18 881	16 445
	557 625	460 132

Станом на 31 грудня 2017 року частина податку на додану вартість до відшкодування у розмірі 849 024 тис. грн була класифікована як довгостроковий актив, оскільки очікуваний період її відшкодування перевищує 12 місяців (2016 р.: 888 602 тис. грн).

Власний капітал

Статутний капітал

Протягом 2017 та 2016 років статутний капітал Товариства становив 229 879 115 000 грн та поділявся на 229 879 115 простих іменних акцій номінальною вартістю 1 000 грн кожна.

Внесок до статутного капіталу Товариства корпоративних прав ПрАТ «Київський електротехнічний завод «Транссигнал» балансовою вартістю 103 481 тис. грн (Примітка 13) був оформлений у липні 2017 року. Таким чином статутний капітал став повністю сплаченим, після чого 7 вересня 2017 року відповідно до чинного законодавства України був зареєстрований випуск акцій Товариства.

Реорганізація Групи, додатковий капітал

Публічне акціонерне товариство «Українська залізниця» було створене 21 жовтня 2015 року, коли було проведено державну реєстрацію Товариства відповідно по постанови Кабінету Міністрів України від 2 вересня 2015 року № 735 «Питання публічного акціонерного товариства «Українська залізниця».

Згідно з Законом України від 23.02.2012 № 4442-VI «Про особливості утворення публічного товариства залізничного транспорту загального користування» ПАТ «Укрзалізниця» є правонаступником Державної адміністрації залізничного транспорту України та підприємств і установ залізничного транспорту загального користування, що були реорганізовані шляхом злиття відповідно до постанови Кабінету Міністрів України від 25.06.2014 № 200 «Про утворення публічного акціонерного товариства «Українська залізниця».

Датою закінчення Реорганізації для цілей складання консолідованої фінансової звітності є 30 листопада 2015 року. До цієї дати були отримані ліцензії, дозволи та оформлені інші документи, які дозволяли ПАТ «Укрзалізниця» розпочати свою фінансово-господарську діяльність з 1 грудня 2015 року.

Через об'єктивну неможливість провести усі необхідні нормативні заходи з Реорганізації (інвентаризація активів та зобов'язань, їх оцінка та офіційна передача та прийняття Товариством), чисті активи, пов'язані з територією тимчасово окупованої Автономної Республіки Крим та неконтрольованою територією Донецької та Луганської областей, не могли бути внесені до Статутного капіталу. Натомість передача Товариству таких чистих активів здійснювалася у кореспонденції додатковим капіталом. Фінансова інформація щодо тимчасово окупованої Автономної Республіки Крим та неконтрольованої території Донецької та Луганської областей подається у Примітці 2.

Крім того, додатковий капітал формувався за рахунок об'єктів державного житлового фонду і об'єктів цивільної оборони, які через законодавчі обмеження не можуть бути передані до статутного капіталу Товариства, але включені до складу активів Товариства; також за рахунок об'єктів фінансового лізингу; а також за рахунок надходжень та модернізації основних засобів, здійснених за період з дати оцінки 31 липня 2014 року до дати закінчення Реорганізації 30 листопада 2015 року.

На початку 2016 року ПАТ «Укрзалізниця» переоформила у власність 65,62 % корпоративних прав ПрАТ «СК «Таст-Гарантія» в рамках процесу Реорганізації. Основною діяльністю ПрАТ «СК «Таст-Гарантія» є надання послуг у сфері страхування, крім страхування життя. Вартість активів дочірньої компанії становила 14 854 тис. грн станом на 31 грудня 2016 року. Сукупний збиток Групи за 2016 рік включав 147 тис. грн прибутку дочірньої компанії.

В 2017 році Група здійснила перекласифікацію у розмірі 745 690 тис. грн у додатковий капітал з метою забезпечення відповідності нормативним документам з Реорганізації.

Частка прибутку, сплачена до державного бюджету

Протягом 2017 року дочірні підприємства ПАТ «Укрзалізниця» сплатили частку прибутку безпосередньо до державного бюджету у розмірі 6 513 тис. грн (2016 р.: 794 тис. грн).

Процентні кредити та запозичення

Станом на 31 грудня процентні кредити та запозичення були представлені таким чином:

	2016	2017
Процентні банківські кредити	**23 804 004**	**18 446 029**
Єврооблігації	**14 205 504**	**14 583 106**
Облігації, випущені на внутрішньому ринку	**2 093 421**	**–**
Інші запозичення	**408 818**	**482 404**
	40 511 747	**33 511 539**

Єврооблігації стосуються позики в розмірі 500 000 тис. доларів США, отриманої у результаті розміщення єврооблігацій Шортлайн Пі-Ел-Сі на Ірландській фондовій біржі в травні 2013 року. У березні 2016 року Група здійснила репрофілювання позики, яке включало пролонгацію терміну погашення до 15 вересня 2021 року, зростання річної процентної ставки з 9,5 % до 9,875 % з 21 листопада 2015 року та зміну графіка погашення основної суми позики – 60 % підлягає сплаті у 2019 році, 20 % – у 2020 році та 20 % – у 2021 році.

Облігації, випущені на внутрішньому ринку, були випущені та розміщені на ринку України. Вони були деноміновані в українських гривнях з відсотковою ставкою 18 % – 23,5 % та були повністю погашені у 2017 році.

Як вказано у Примітці 2, Група відобразила зобов'язання ДП «Донецька залізниця» на своєму балансі з подальшим розподілом даних балансів на контрольовану та неконтрольовану частки. У 2016 році більшість банків кредиторів ДП «Донецька залізниця» подали позови до суду з метою визнання ПАТ «Укрзалізниця» як правонаступника підприємства та стягнення боргу. У лютому 2017 року були внесені деякі зміни до законодавства про Реорганізацію, що передбачали мораторій на звернення стягнення на активи та зобов'язання ДП «Донецька залізниця» до припинення антитерористичної операції та завершення процедур правонаступництва (інвентаризація активів та зобов'язань, їх оцінка та офіційна передача та прийняття Товариством). Судові рішення, що приймалися після цих змін до законодавства, визнали, що Група не є правонаступником щодо позик та запозичень ДП «Донецька залізниця» на підставі зазначеного вище.

З 1 січня 2016 року Група припинила визнавати фінансові витрати та збитки від курсових різниць, пов'язаних з кредитами та позиками ДП «Донецька залізниця», а станом на 31 грудня 2017 року перекласифікувала їх до зобов'язань неконтрольованих територій (Примітка 2). Таким чином станом на 31 грудня 2017 року зобов'язання неконтрольованих територій включали процентні кредити та запозичення, деноміновані у доларах США, у розмірі 116 340 тис. доларів США з фіксованою відсотковою ставкою 10,65 % – 12 % річних, та процентні кредити та запозичення, деноміновані у гривні, у розмірі 932 725 тис. грн з фіксованою відсотковою ставкою 17,4 % – 18,0 % річних.

Ефективна відсоткова ставка та валюта кредитів та запозичень були наступними:

	Відсоткова ставка	2016	Відсоткова ставка	2017*
Долари США				
Плаваюча ставка	LIBOR 6 місяців + 1%-6%	5 363 114	LIBOR 6 місяців + 1%-6%	4 132 705
Фіксована ставка	9,5%-12%	30 652 598	9,9%-12%	27 507 731
		36 015 712		31 640 436
Євро				
Плаваюча ставка	EURIBOR 6 місяців + 0,4 %	994 791	EURIBOR 6 місяців + 0,3 %	1 172 340
		994 791		1 172 340
Гривні				
Фіксована ставка	17,4 %-23,5 %	3 501 244	18,9 %-20,75 %	698 763
		3 501 244		698 763
Всього процентних кредитів та запозичень		40 511 747		33 511 539
За вирахуванням короткострокової частини		(16 679 238)		(10 890 635)
Всього довгострокова частина		23 832 509		22 620 904

* - після перекласифікації до зобов'язань неконтрольованих територій (Примітка 2)

Деякі кредитні угоди містять фінансові та нефінансові обмеження щодо певних операцій та фінансових коефіцієнтів, включно з обмеженнями стосовно рівня заборгованості та прибутковості Групи.

У 2017 та 2016 роках Група порушила зобов'язання за договором про внесення змін та доповнень і викладення у новій редакції, укладеним між ПАТ «Українська залізниця» та Шортлайн Пі-Ел-Сі від 19 лютого 2016 року, оскільки Група не мала змоги вчасно реструктурувати частину кредитних зобов'язань. Група виправила порушення до кінця відповідних звітних років шляхом внесення змін до договору з Шортлайн Пі-Ел-Сі.

Станом на 31 грудня 2017 та 2016 року порушення зобов'язань за довгостроковими кредитними угодами, які Група не мала змоги вчасно реструктурувати, викликало перехресний дефолт по деяких інших позиках. Таким чином позикодавці отримали право вимагати дострокового погашення процентних позик балансовою вартістю 3 926 119 тис. грн станом на 31 грудня 2017 року (2016 р.: 4 549 891 тис. грн). Відповідно до вимог МСБО (IAS) 1 «Презентація фінансової звітності», довгострокова частина позики за цими договорами в сумі 3 003 375 тис. грн станом на 31 грудня 2017 року була відображена в цій консолідованій фінансовій звітності у складі короткострокових зобов'язань (2016 р.: 3 649 075 тис. грн). У 2017 та 2016 роках Група завершила процес переговорів та досягла домовленостей щодо умов реструктуризації з деякими кредиторами. Управлінський персонал очікує, що до 31 грудня 2018 року переговори щодо реструктуризації будуть завершені або буде здійснено рефінансування боргу.

Станом на 31 грудня 2017 року невикористана частина кредитів, доступна для Групи, становила 6 548 251 тис. грн (2016: 6 468 685 тис. грн). У зв'язку з порушенням зобов'язань станом на 31 грудня 2017 року доступ Групи до кредитних коштів був обмежений. Припускаючи, що у Групи не було порушень певних зобов'язань, невикористана частина кредитів, доступна для Групи станом на 31 грудня 2017 року, становила б 7 218 160 тис. грн (2016 р.: 7 037 137 тис. грн).

Процентні кредити та запозичення були забезпечені наступним чином:

Тип забезпечення	2016	2017
Основні засоби (Примітка 9)	249 424	239 726
Запаси (Примітка 12)	111 251	111 251
Майбутні грошові надходження за доходами від реалізації	22 984 535	18 042 411
Надані Урядом України (Примітка 29)	6 357 905	4 813 240

Зобов'язання за договорами фінансової оренди

Зобов'язання за договорами фінансової оренди являють собою суми до сплати за договорами на придбання вантажних та пасажирських вагонів, локомотивів та обладнання. Більшість орендних платежів прив'язані до обмінного курсу гривні до долара США, середній період оренди становить 7 років. Станом на 31 грудня 2017 року ефективні ставки знаходились у межах від 11 % до 17 % річних.

Протягом року, що закінчився 31.12.2017, та року, що закінчився 31.12.2016, Група не отримувала основних засобів за договорами фінансової оренди. Зобов'язання за договорами фінансової оренди перед українськими орендодавцями (на відміну від іноземних орендодавців) підлягають оподаткуванню ПДВ за ставкою 20 % на дату платежу. Відсоткові платежі не оподатковуються ПДВ.

У 2017 році до складу зобов'язань неконтрольованих територій (Примітка 2) були включені зобов'язання за договорами фінансової оренди з прив'язкою до долара США у розмірі, еквівалентному 19 719 тис. доларів США.

Нижче наведена інформація щодо мінімальних орендних платежів та поточної вартості зобов'язання з фінансової оренди:

	Мінімальні платежі		Теперішня вартість	
	2016	2017	2016	2017
Суми до сплати за договорами фінансової оренди				
Не більше одного року	1 307 690	654 892	1 186 598	605 292
Більше одного року, але не більше п'яти років	521 645	129 197	459 853	116 087
	1 829 335	784 089	1 646 451	721 379
За вирахуванням майбутніх фінансових витрат	(182 884)	(62 710)	–	–
	1 646 451	721 379	1 646 451	721 379
Класифікуються як:				
Поточні	1 186 599	605 292	1 186 599	605 292
Довгострокові	459 852	116 087	459 852	116 087

Зобов'язання за визначеними виплатами

Група зобов'язана компенсувати державному Пенсійному фонду суми додаткових пенсій певним категоріям її теперішніх та колишніх працівників, які мають право раннього виходу на пенсію, внаслідок роботи в шкідливих та/або небезпечних умовах праці. Відповідно до колективного договору Група також має контрактне зобов'язання здійснювати разові виплати у разі виходу на пенсію працівникам з тривалим стажем, певні виплати пенсіонерам та по завершенню трудової діяльності, а також інші довгострокові виплати, такі як ювілейні та інші виплати за тривалий стаж роботи. Зазначені програми відповідають визначенню планів за визначеними виплатами.

Зобов'язання за визначеними виплатами

Зобов'язання за визначеними виплатами Групи стосувалися наступного:

	2016	2017
Виплати після закінчення трудової діяльності та виходу на пенсію за колективним договором	1 325 671	1 545 503
Державна програма з додаткових пенсій для працівників зі шкідливими і небезпечними умовами праці	445 649	341 522
Інші довгострокові зобов'язання за колективним договором	761 637	345 395
	2 532 957	2 232 420

Нижче наведені зміни чистої приведеної вартості зобов'язань за визначеними виплатами:

	2016	2017
На 1 січня	1 899 361	2 532 957
Процентні витрати за планом	270 033	340 497
Вартість поточних послуг	93 477	108 592
Вартість послуг минулих періодів	–	(30 175)
Сплачені винагороди	(307 409)	(415 293)
Збитки/(прибутки) від перерахунку у сукупному доході від:		
■ змін у фінансових припущеннях	199 592	152 148
■ змін у демографічних припущеннях	(8 786)	(21 453)
■ змін на основі досвіду	83 342	35 621
Перерахунок інших довгострокових зобов'язань перед працівниками	303 347	(470 474)
На 31 грудня	2 532 957	2 232 420

Суми, визнані у консолідованому звіті про прибутки та збитки, становили:

	2016	2017
Вартість поточних послуг	93 477	108 592
Процентні витрати за планом (Примітка 26)	270 033	340 497
Вартість послуг минулих періодів	–	(30 175)
Перерахунок інших довгострокових зобов'язань перед працівниками (Примітка 25)	303 347	(470 474)
	666 857	(51 560)

Вартість поточних послуг, визнана вартість раніше наданих послуг минулих періодів включаються у витрати на персонал у звіті про сукупний дохід. Процентні витрати за планом включаються у фінансові витрати.

Суттєві актуарні припущення, використані при розрахунках зобов'язань за визначеними виплатами, представлені наступним чином:

	2016	2017
Дисконтна ставка	16,00 %	15,30 %
Плинність кадрів	6,94 %	10,56 %
Очікуваний приріст заробітної плати	6,35 %	7,00 %
Очікуваний приріст пенсії	6,35 %	5,50 %

Аналіз чутливості зобов'язання за визначеними виплатами наведено в таблиці нижче:

2016	Зміна припущень	Збільшення/(зменшення) зобов'язання
Дисконтна ставка	+1 %	(117 764)
Дисконтна ставка	-1 %	129 526
Очікуваний приріст заробітної плати	+1 %	82 730
Очікуваний приріст заробітної плати	-1 %	(76 354)

2017	Зміна припущень	Збільшення/(зменшення) зобов'язання
Дисконтна ставка	+1 %	(110 434)
Дисконтна ставка	-1 %	99 871
Очікуваний приріст заробітної плати	+1 %	102 358
Очікуваний приріст заробітної плати	-1 %	(112 186)

План обов'язкових відрахувань за визначеними виплатами

За рік, що закінчиться 31 грудня 2018 року, Група очікує здійснити відрахування за програмами з визначеними виплатами у сумі 450 898 тис. грн.

За рік, що закінчився 31 грудня 2017 року, загальні витрати з участі в програмі загальнообов'язкового державного пенсійного страхування склали 5 524 867 тис. грн (2016 р.: 4 569 491 тис. грн). За рік, що закінчиться 31 грудня 2018 року, Група очікує здійснити відрахування на загальнообов'язкове державне пенсійне страхування у сумі 6 513 430 тис. грн.

Податок на прибуток

Основні складові витрат з податку на прибуток у консолідованому звіті про фінансові результати були представлені таким чином:

	2016	2017
Поточні витрати з податку на прибуток	246 176	440 475
Уточнення витрат з податку на прибуток	(80 625)	8 069
Витрати з відстроченого податку на прибуток	40 741	209 000
Витрати з податку на прибуток	206 292	657 544

Протягом 2017 та 2016 років ставка податку на прибуток для підприємств в Україні становила 18 %.

Уточнення витрат з податку на прибуток за 2017 та 2016 роки виникли внаслідок поданих уточнень податкових декларацій з податку на прибуток за минулі періоди.

Узгодження прибутку/(збитку) до оподаткування, помножених на вказану ставку податку та витрат з податку на прибуток:

	2016	2017
Прибуток/(збиток) до оподаткування	(7 115 749)	772 093
За встановленою ставкою податку (18 %)	(1 280 835)	138 977
Податковий вплив		
Вплив перегляду тимчасових різниць	1 527 725	840 566
Зміна невизнаної частини відстрочених податкових активів	(1 614 254)	(585 240)
Інші постійні різниці	1 573 656	263 241
Витрати з податку на прибуток	206 292	657 544

Відстрочені податкові активи та зобов'язання були представлені таким чином:

	Консолідований звіт про фінансовий стан		Консолідований звіт про сукупний дохід	
	2016	2017	2016	2017
Основні засоби (i)	(33 304)	(124 683)	(60 670)	91 379
Запаси (ii)	89 483	12 543	(2 132)	76 940
Аванси, одержані від клієнтів (iii)	(30 832)	–	12 732	(30 832)
Торгова та інша дебіторська заборгованість (iv)	(3 234)	142 858	33 347	(146 092)
Торгова та інша кредиторська заборгованість (v)	6 593	–	(145)	6 593
Зобов'язання за договорами фінансової оренди (vi)	199 310	–	32 341	199 310
Зобов'язання за визначеними виплатами (vii)	420 469	336 435	(64 700)	84 034
Процентні кредити та запозичення (viii)	512 908	–	1 704 222	512 908
	1 161 393	367 153	1 654 995	794 240
За вирахуванням: невизнані відстрочені податкові активи	(666 082)	(80 842)	(1 614 254)	(585 240)
Витрати з відстроченого податку на прибуток			40 741	209 000
Вплив актуарного прибутку, визнаного в звіті про сукупний дохід, на відстрочені податки	35 463	65 401	(49 347)	(29 938)
Чисті відстрочені податкові активи	530 774	351 712		
Відображено у консолідованих звітах про фінансовий стан				
Відстрочений податковий актив	555 722	376 484		
Відстрочене податкове зобов'язання	(24 948)	(24 772)		
Чисті відстрочені податкові активи	530 774	351 712		

Узгодження чистого відстроченого податкового активу:

	2016	2017
Залишок на 1 січня	522 168	530 774
Зобов'язання з відстроченого податку, визнаного в складі прибутків та збитків	(40 741)	(209 000)
Відшкодування з відстроченого податку, визнаного в сукупному доході	49 347	29 938
Залишок на 31 грудня	530 774	351 712

Природа тимчасових податкових різниць є наступною:

(i) Основні засоби – різниці між методами амортизації, строками корисного використання, різниці в принципі визнання ремонтів та модернізацій, різні бази оцінки вартості;

(ii) Запаси – різниці в оцінці та періоді визнання запасів;

(iii) Передоплати та аванси, одержані від клієнтів – різниці в періоді визнання та принципах оцінки;

(iv) Торгова та інша дебіторська заборгованість – різниці в оцінці, включаючи резерв сумнівних боргів, різниці в періоді визнання;

(v) Торгова та інша кредиторська заборгованість – різниці в принципах оцінки та визнання;

(vi) Зобов'язання за договорами фінансової оренди – різниці в принципах визнання;

(vii) Зобов'язання за визначеними виплатами– різниці в принципах визнання;

(viii) Процентні кредити та запозичення– різниці в принципах визнання нереалізованого чистого збитку від курсових різниць.

Станом на 31 грудня 2017 та 2016 років відстрочені податкові активи, що виникли по валютній складовій процентних кредитів та запозичень і фінансової оренди (в результаті девальвації української гривні), не були визнані, оскільки ймовірність щодо реалізації цих відстрочених податкових активів є невизначеною.

Торгова та інша кредиторська заборгованість

	2016	2017
Торгова кредиторська заборгованість	2 740 065	3 666 007
Заборгованість по заробітній платі та відповідних нарахуваннях	2 482 097	2 396 794
Резерв на невикористані відпустки	886 258	1 021 695
Заборгованість за придбання основних засобів	426 490	437 331
Заборгованість по сплаті дивідендів (Примітка 28)	201	39
Інша кредиторська заборгованість	377 005	269 144
	6 912 116	7 791 010

Середній термін розрахунків по кредиторській заборгованості становить 60 днів.

Інші податкові зобов'язання

	2016	2017
Податок з доходів фізичних осіб до сплати	270 189	314 847
Податок на землю	94 708	168 454
Зобов'язання з ПДВ	80 520	107 839
Інші податки до сплати	34 754	65 285
	480 171	656 425

Забезпечення

Зміни в забезпеченнях були представлені наступним чином:

	2016	2017
На 1 січня	816 008	1 220 425
Нараховано протягом періоду	367 461	100 243
Вплив зміни валютних курсів	85 802	28 449
Використані суми	–	(60 328)
Невикористані суми, сторновані протягом року	(48 846)	–
На 31 грудня	1 220 425	1 288 789

У процесі звичайної операційної діяльності Група бере участь у низці судових процесів як позивач або відповідач. Забезпечення під судові позови являє собою оцінку управлінським персоналом вірогідного відтоку ресурсів Групи, який виникає у разі негативного (несприятливого) рішення суду та арбітражних процедур з іноземними та вітчизняними контрагентами та органами державної влади. Забезпечення Групи переважно складаються із забезпечень під судові справи. Група визнала забезпечення в іноземній валюті стосовно судового рішення щодо порушення будівельного контракту з іноземним підрядником у розмірі 781 317 тис. грн станом на 31 грудня 2017 року (2016: 752 868 тис. грн).

Податки, крім податку на прибуток

Зміни в забезпеченнях були представлені наступним чином:

	2016	2017
Податок на землю	995 613	1 692 440
Інші податки	58 617	83 649
ПДВ від транзитних перевезень, що не відшкодовується	32 142	24 809
Знецінення залишків з ПДВ до відшкодування	6 921	2 102
	1 093 293	1 803 000

Інші доходи

Інші доходи за 2017 рік включають доходи від коригування забезпечення на матеріальне заохочення у розмірі 663 393 тис. грн, доходи від перерахунку інших довгострокових зобов'язань перед працівниками у розмірі 470 474 тис. грн (Примітка 19) та доходи від реалізації металобрухту у розмірі 177 810 тис. грн. Коригування стосувалося частини забезпечення на матеріальне заохочення, створеного станом на 31 грудня 2016 року, яке не буде реалізоване у майбутньому через зміну в оцінках щодо фактичного розміру виплати заохочення.

Фінансові витрати та доходи

	2016	2017
Витрати з відсотків за процентними кредитами та запозиченнями	(4 328 779)	(3 361 127)
Витрати за договорами фінансової оренди	(196 064)	(106 990)
Процентні витрати за зобов'язаннями за визначеними виплатами		
(Примітка 19)	(270 033)	(340 497)
Інші фінансові витрати	(8 642)	(2 289)
Разом фінансових витрат	(4 803 518)	(3 810 903)

	2016	2017
Відсоткові доходи на залишки поточних рахунків	357 765	548 968
Інші фінансові доходи	7 107	5 831
Разом фінансових доходів	364 872	554 799
Чисті фінансові витрати	(4 438 646)	(3 256 104)

Чистий збиток від курсових різниць

Прибутки/(збитки) від курсових різниць виникли на наступних статтях:

	2016	2017
Прибутки		
Грошові кошти та їх еквіваленти	12 598	35 630
	12 598	35 630
Збитки		
Процентні кредити та запозичення	(4 144 355)	(1 092 752)
Зобов'язання за договорами фінансової оренди	(180 253)	(10 181)
Торгова та інша кредиторська заборгованість	(191 698)	(63 432)
Чистий збиток з купівлі/продажу іноземної валюти	(1 808)	(8 889)
	(4 518 114)	(1 175 254)
Чистий збиток від курсових різниць	(4 505 516)	(1 139 624)

Умовні та контрактні зобов'язання

Оподаткування

Група здійснює більшу частину операцій в Україні і тому має відповідати вимогам українського податкового законодавства. Українське податкове законодавство та регулятивна база, а також нормативна база з інших питань, зокрема, валютного контролю та митного законодавства, продовжують розвиватися. Законодавчі та нормативні акти не завжди чітко сформульовані, а їх тлумачення залежить від точки зору місцевих і центральних органів державної влади та інших державних органів. Випадки непослідовного тлумачення не є поодинокими. Управлінський персонал вважає, що тлумачення ним положень законодавства, що регулюють діяльність Групи, є вірними, і Група дотримувалась усіх нормативних положень, а всі передбачені законодавством податки були сплачені або нараховані.

Управлінський персонал сподівається, що має істотні аргументи для успішного уникнення можливих ускладнень і не вважає, що ризик більш значний, ніж ризики подібних підприємств в Україні. Якщо не вважається ймовірним, що виникнуть суттєві вимоги, забезпечення не нараховуються в цій консолідованій фінансовій звітності.

Судові справи

У ході звичайної діяльності Група виступає відповідачем у різних судових та арбітражних процесах. Станом на 31 грудня 2017 року Група брала участь у судових справах з українськими фіскальними органами щодо нарахування додаткових зобов'язань з податку на прибуток, ПДВ та інших податків у розмірі 2 860 911 тис. грн (2016 р.: 1 042 709 тис. грн). Станом на 31 грудня 2017 року потенційний можливий збиток Групи за позовами третіх осіб у інших судових та арбітражних процесах становив 752 968 тис. грн (2016 р.: 388 796 тис. грн).

На думку управлінського персоналу, позиція Групи щодо зазначених судових розглядів є юридично обґрунтованою достатньою мірою, і тому остаточні рішення щодо таких питань не матимуть негативного впливу на фінансовий стан або результати діяльності Групи, та ймовірність їх настання не є вірогідною, тому в цій консолідованій фінансовій звітності не було створено забезпечень. Забезпечення були створені щодо потенційних зобов'язань, для яких вибуття ресурсів є ймовірним (Примітка 23).

Контрактні зобов'язання інвестиційного характеру

Станом на 31 грудня 2017 року Група мала контрактне зобов'язання щодо придбання основних засобів у сумі 3 701 998 тис. грн (2016 р.: 4 105 722 тис. грн).

Операції з пов'язаними сторонами

Залишки та операції з підприємствами під спільним контролем держави складають:

	2016	2017
Залишки на 31 грудня		
Передоплати за основні засоби	2	2 712
Інші фінансові активи	9 537	–
Торгова та інша дебіторська заборгованість	73 195	24 977
Передоплати (крім дивідендів)	101 202	140 119
Грошові кошти та їх еквіваленти	6 140 126	5 080 382
Торгова та інша кредиторська заборгованість (крім дивідендів)	12 402	8 501
Аванси, одержані від клієнтів	26 916	31 166
Процентні кредити та запозичення та зобов'язання за договорами фінансової оренди	969 371	574 780
Операції протягом року		
Доходи від вантажних перевезень	63 805	641 304
Витрати на електроенергію	7 424 154	7 662 452
Ремонт та обслуговування	101 594	192 679
Фінансові доходи	19 040	544 368
Фінансові витрати	113 554	215 694
Інші витрати	215 348	54 382

Строки і умови операцій з пов'язаними сторонами

Операції купівлі-продажу з пов'язаними сторонами здійснюються за звичайними цінами, переважно такими ж, як і з непов'язаними постачальниками та покупцями. Непогашені залишки на кінець звітного періоду є незабезпеченими, безвідсотковими, з розрахунком грошовими коштами. Не було надано чи отримано жодних гарантій відносно дебіторської чи кредиторської заборгованості з пов'язаними сторонами. Протягом 2017 року Група відобразила збитки від знецінення інших фінансових активів від підприємства під спільним контролем. Збиток від знецінення у сумі 9 537 тис. грн включено до інших витрат консолідованого звіту про сукупний дохід.

Забезпечення, надані Урядом України

Станом на 31 грудня 2017 року балансова вартість кредитів, забезпечених Урядом України, становить 4 813 240 тис. грн (2016 р.: 6 357 905 тис. грн).

Компенсації провідному управлінському персоналу

Провідним управлінським персоналом вважається правління ПАТ «Укрзалізниця» у складі 7 осіб та наглядова рада, склад якої не був сформований та відбувався конкурсний відбір кандидатів станом на 31 грудня 2017 року.

У 2017 та 2016 роках витрати на винагороду провідному управлінському персоналу складалися переважно із заробітної плати, відповідних нарахувань та премій та становили 36 608 тис. грн та 19 240 тис. грн відповідно. Отримання винагороди членами наглядової ради не передбачено.

Дивіденди

Передоплат дивідендів державі станом на 31 грудня 2017 року не було (2016 р.: 7 657 тис. грн та були включені у статтю передоплат) (Примітка 14). Дивіденди до сплати державі, що включені в статтю торгова та інша кредиторська заборгованість, станом на 31 грудня 2017 року становили 39 тис. грн (2016 р.: 201 тис. грн) (Примітка 21). За рік, що закінчився 31 грудня 2017 року, нарахованих дивідендів не було (2016 р.: 794 тис. грн).

Державні субсидії

Група отримує державні субсидії щодо перевезення певних пільгових категорій пасажирів. У 2017 році такі компенсації у сумі 75 005 тис. грн (2016 р.: 63 600 тис. грн) були включені у доходи від перевезення пасажирів.

Розкриття щодо фінансових інструментів

Нижче наведено порівняння балансової та справедливої вартості всіх фінансових інструментів, що належать Групі, і які відображаються у консолідованому Звіті про фінансовий стан:

	Справедлива вартість		Балансова вартість	
	2016	2017	2016	2017
Фінансові активи				
Торгова дебіторська заборгованість	2 043 899	879 122	2 043 899	879 122
Інші фінансові активи	178 882	93 247	178 882	93 247
Грошові кошти та їх еквіваленти	6 419 746	5 188 988	6 419 746	5 188 988
Фінансові зобов'язання				
Процентні кредити та запозичення	39 185 208	33 884 246	40 511 747	33 511 539
Зобов'язання за договорами фінансової оренди	1 646 451	721 379	1 646 451	721 379
Торгова кредиторська заборгованість	6 912 116	7 791 010	6 912 116	7 791 010

Під час оцінки справедливої вартості фінансових інструментів, Група використовує різноманітні методи та робить припущення на основі ринкових умов, що існують на кінець звітного періоду. Ринкові котирування або котирування дилерів для специфічних або подібних інструментів або дисконтована вартість майбутніх грошових потоків використовуються для фінансових активів. Номінальна вартість фінансових активів та зобов'язань зі строком погашення до одного року, за вирахуванням коригувань, вважаються їх справедливою вартістю.

Справедлива вартість фінансових інструментів

Ієрархії джерел справедливої вартості

Всі активи та зобов'язання, справедлива вартість яких оцінюється або розкривається у фінансовій звітності, класифікуються за ієрархією джерел справедливої вартості, що наведена далі, на підставі вихідних даних найнижчого рівня, які є значущими для оцінки справедливої вартості в цілому:

- **Рівень 1:** ринкові котирування (без коригувань) ідентичних активів або зобов'язань на активних ринках;
- **Рівень 2:** моделі оцінки, для яких всі вхідні дані, які мають суттєвий вплив на визначену справедливу вартість, належать до найнижчого рівня ієрархії та базуються прямо або опосередковано на ринкових даних;
- **Рівень 3:** моделі оцінки, які використовують вхідні дані, які мають суттєвий вплив на визначення справедливої вартості, належать до найнижчого рівня ієрархії та відсутні у відкритому доступі.

Справедлива вартість фінансових активів та фінансових зобов'язань станом на 31 грудня 2017 року та 2016 року наведена в таблицях нижче:

31 грудня 2016 р.	Рівень 1	Рівень 2	Рівень 3	Всього
Фінансові активи				
Активи, що оцінюються за амортизованою вартістю				
Торгова дебіторська заборгованість	–	–	2 043 899	2 043 899
Фінансові зобов'язання				
Зобов'язання, що оцінюються за амортизованою вартістю				
Процентні кредити та запозичення	14 972 506	–	24 212 702	39 185 208
Зобов'язання за договорами фінансової оренди	–	–	1 646 451	1 646 451
Торгова кредиторська заборгованість	–	–	6 912 116	6 912 116

31 грудня 2017 р.	Рівень 1	Рівень 2	Рівень 3	Всього
Фінансові активи				
Активи, що оцінюються за амортизованою вартістю				
Торгова дебіторська заборгованість	–	–	879 122	879 122
Фінансові зобов'язання				
Зобов'язання, що оцінюються за амортизованою вартістю				
Процентні кредити та запозичення	14 953 936	–	18 930 310	33 884 246
Зобов'язання за договорами фінансової оренди	–	–	721 379	721 379
Торгова кредиторська заборгованість	–	–	7 791 010	7 791 010

Протягом 2017 та 2016 років переміщень між Рівнем 1 та Рівнем 2 не відбувалось, а також не відбувалось жодних переміщень, пов'язаних з Рівнем 3.

Зміни в зобов'язаннях, спричинені фінансовою діяльністю

Зміни в зобов'язаннях, спричинені фінансовою діяльністю станом на 31 грудня 2017 та 2016 років, наведена в таблицях нижче:

	01 січня 2016 р.	Рух грошових коштів	Чистий збиток від курсових різниць	Інше	31 грудня 2016 р.
Короткострокові процентні кредити та запозичення	20 810 905	(6 373 407)	1 241 899	999 841	16 679 238
Короткострокові зобов'язання за договорами фінансової оренди	1 077 380	(349 593)	133 787	325 025	1 186 599
Довгострокові процентні кредити та запозичення	21 168 088	202 224	2 902 456	(440 259)	23 832 509
Довгострокові зобов'язання за договорами фінансової оренди	960 331	(399 783)	46 466	(147 162)	459 852
Дивіденди	167 621	(166 480)	–	(940)	201
Всього зобов'язань від фінансової діяльності	44 184 325	(7 087 039)	4 324 608	736 505	42 158 399

	01 січня 2017 р.	Рух грошових коштів	Чистий збиток від курсових різниць	Інше	Виділення неконтро-льованих територій (Примітка 2)	31 грудня 2017 р.
Короткострокові процентні кредити та запозичення	16 679 238	(4 438 312)	481 171	1 893 533	(3 724 995)	10 890 635
Короткострокові зобов'язання за договорами фінансової оренди	1 186 599	(144 861)	10 167	106 854	(553 467)	605 292
Довгострокові процентні кредити та запозичення	23 832 509	–	611 581	(1 823 186)	–	22 620 904
Довгострокові зобов'язання за договорами фінансової оренди	459 852	(236 925)	14	(106 854)	–	116 087
Дивіденди	201	(31)	–	(131)	–	39
Зобов'язання неконтрольованих територій	–	–	–	–	4 278 462	4 278 462
Всього зобов'язань від фінансової діяльності	42 158 399	(4 820 129)	1 102 933	70 216	–	38 511 419

У колонці «Інше» представлені суми, отримані в результаті рекласифікації частини довгострокових процентних кредитів та запозичень, включаючи зобов'язання за договорами фінансової оренди, в категорію короткострокові зобов'язання з плином часу. В колонку «Інше» також включена сума нарахованих, але невиплачених відсотків за процентними кредитами та запозиченнями. Група класифікує відсотки, сплачені як грошові кошти від операційної діяльності.

Цілі та політика управління фінансовими ризиками

Цілі та політика управління фінансовими ризиками

Основні фінансові інструменти Групи включають банківські кредити, грошові кошти та їх еквіваленти та інші фінансові активи. Група має інші різні фінансові інструменти, такі як дебіторська та кредиторська заборгованість, що виникають безпосередньо протягом операційної діяльності.

Група не бере участі в суттєвих операціях з використанням похідних фінансових інструментів, оскільки політика Групи не передбачає здійснення таких операцій. Загальна програма управління ризиками Групи сфокусована на згладжуванні ефекту непередбачуваності та неефективності фінансового ринку України і спрямована на зменшення його потенційного негативного впливу на фінансові результати Групи.

Управління ризиками здійснюється фінансовими відділами Групи. Основні ризики, притаманні фінансовим інструментам Групи, включають валютний ризик, ризик ліквідності, кредитний ризик та процентний ризик. Підходи до управління кожним із цих ризиків наведені нижче.

Ризик ліквідності

Завданням Групи є підтримання балансу між безперервним фінансуванням та гнучкістю у використанні грошових коштів, отриманих від операційної діяльності Групи, та умов кредитування, що надаються постачальниками та банками. Суттєві аспекти управління оборотним капіталом Групи розкриті у Примітці 2.

Група аналізує свої активи та можливість отримання грошових коштів, а також зобов'язання за строками погашення та планує грошові потоки залежно від очікуваних строків виконання зобов'язань за відповідними інструментами.

У таблиці нижче наведена інформація про недисконтовані платежі за фінансовими зобов'язаннями Групи станом на 31 грудня 2017 та 2016 років:

	До 3-х місяців	3-12 місяців	1-5 років	Понад 5 років	Мінус: ефект амортизації	Балансова вартість
За рік, що закінчився 31 грудня 2016 року						
Процентні кредити	15 088 756	4 439 727	31 681 274	416 788	(11 114 798)	40 511 747
Зобов'язання за договорами фінансової оренди	885 119	422 571	521 645	–	(182 884)	1 646 451
Торгова та інша кредиторська заборгованість	6 250 583	661 533	–	–	–	6 912 116

	До 3-х місяців	3-12 місяців	1-5 років	Понад 5 років	Мінус: ефект амортизації	Балансова вартість
За рік, що закінчився 31 грудня 2017 року						
Процентні кредити	10 206 582	2 907 581	24 860 982	–	(4 463 606)	33 511 539
Зобов'язання за договорами фінансової оренди	339 762	315 130	129 197	–	(62 710)	721 379
Торгова та інша кредиторська заборгованість	7 371 151	419 859	–	–	–	7 791 010

Валютний ризик

Як і багато інших сфер комерційної діяльності підприємств в Україні, іноземна валюта, а саме: долар США, євро, швейцарський франк, російський рубль, відіграє важливу роль в комерційних операціях Групи. Обмінні курси іноземних валют, у яких виражені фінансові активи та зобов'язання Групи, відносно до української гривні, встановлені НБУ на вказані дати, були наступними:

	Долар США	ЄВРО	Швейцарський франк	10 російських рублів
31 грудня 2016 року	27,1909	28,4226	26,5285	4,5113
Середній курс за 2016 рік	25,5513	28,2919	25,9546	3,8314
31 грудня 2017 року	28,0672	33,4954	28,6188	4,8703
Середній курс за 2017 рік	26,6016	30,0283	27,0093	4,5608
26 березня	26,2655	32,4274	27,7086	4,5993

Ризик операційної курсової різниці стосується монетарних активів та зобов'язань Групи, виражених в іноземній валюті, та виникає внаслідок коливань курсів на валютному ринку. Такий ризик виникає при операціях купівлі/продажу Групою в валютах інших, ніж функціональна валюта. Група не проводить операцій з метою хеджування валютних ризиків.

У таблиці нижче зазначена інформація щодо чутливості прибутку до оподаткування Групи до вірогідної зміни обмінного курсу (внаслідок змін у справедливій вартості монетарних активів та зобов'язань), при постійному значенні всіх інших змінних.

31 грудня 2016 року	Послаблення «+»/ зміцнення «-» обмінного курсу	Збільшення/ (зменшення) прибутку до оподаткування	Збільшення/ (зменшення) власного капіталу
Гривня/долар США	+53,00 %	(20 117 818)	(20 117 818)
Гривня/долар США	-13,00 %	4 934 559	4 934 559
Гривня/швейцарський франк	+53,00 %	(21 305)	(21 305)
Гривня/швейцарський франк	-13,00 %	5 226	5 226
Гривня/ЄВРО	+53,00 %	(289 269)	(289 269)
Гривня/ЄВРО	-15,00 %	81 868	81 868
Гривня/російський рубль	+58,00 %	949	949
Гривня/російський рубль	-22,00 %	(360)	(360)

31 грудня 2017 року	Послаблення «+»/ зміцнення «-» обмінного курсу	Збільшення/ (зменшення) прибутку до оподаткування	Збільшення/ (зменшення) власного капіталу
Гривня/долар США	+14,00 %	(4 525 310)	(4 525 310)
Гривня/долар США	-10,00 %	3 232 364	3 232 364
Гривня/швейцарський франк	+14,00 %	(16 295)	(16 295)
Гривня/швейцарський франк	-10,00 %	11 639	11 639
Гривня/ЄВРО	+53,00 %	(530 778)	(530 778)
Гривня/ЄВРО	-15,00 %	150 220	150 220
Гривня/російський рубль	+25,00 %	1 498	1 498
Гривня/російський рубль	-16,50 %	(989)	(989)

Кредитний ризик

Фінансові інструменти, які потенційно наражають Групу на значні кредитні ризики, включають переважно: грошові кошти та їх еквіваленти, депозити, торгову та іншу дебіторську заборгованість, надані позики. Кредитний ризик Групи відслідковується та аналізується в кожному конкретному випадку. Управлінський персонал Групи вважає, що кредитний ризик належним чином відображено в резервах під зменшення корисності активів. Максимальний кредитний ризик, наявний на 31 грудня 2017 та 2016 років, дорівнює балансовій вартості фінансових інструментів.

Грошові кошти Групи переважно розміщуються в великих надійних банках України.

Група не вимагає застави за своїми фінансовими активами. Управлінський персонал розробив кредитну політику і потенційні кредитні ризики постійно відстежуються. Кредитні ризики оцінюються для всіх клієнтів, які потребують кредиту, відстрочки платежу, що перевищує певний ліміт.

Процентний ризик

Ризик зміни ринкових процентних ставок пов'язаний переважно з процентними кредитами та запозиченнями Групи з плаваючими процентними ставками.

У 2017 та 2016 роках Група брала кредити з фіксованою та плаваючою процентною ставкою, прив'язаною до Лондонської міжбанківської ставки кредитування («LIBOR») та Європейської міжбанківської ставки кредитування («EURIBOR»).

У таблиці нижче вказана інформація щодо чутливості прибутку Групи до оподаткування до вірогідної зміни у процентних ставках (внаслідок впливу на кредити з плаваючою процентною ставкою) при постійному значенні всіх інших змінних. Такі зміни не впливають на власний капітал Групи.

31 грудня 2016 року	Збільшення «+» / зменшення «-» базисних пунктів	Збільшення/(зменшення) прибутку до оподаткування	Збільшення/(зменшення) власного капіталу
LIBOR	+0,60 %	(31 968)	(31 968)
LIBOR	-0,08 %	4 262	4 262
EURIBOR	+0,12 %	(1 194)	(1 194)
EURIBOR	-0,08 %	796	796

31 грудня 2017 року	Збільшення «+» / зменшення «-» базисних пунктів	Збільшення/(зменшення) прибутку до оподаткування	Збільшення/(зменшення) власного капіталу
LIBOR	+0,70 %	(28 747)	(28 747)
LIBOR	-0,08 %	3 142	3 142
EURIBOR	+0,25 %	(2 931)	(2 931)
EURIBOR	-0,01 %	117	117

Згідно із законодавством України, можливості Групи щодо хеджування валютного ризику є обмеженими, тому Група не хеджує свій валютний ризик.

Управління капіталом

Група розглядає позиковий капітал та власний капітал як відповідні компоненти фінансування капіталу, а отже, частину управління її капіталом. Завданням Групи під час управління капіталом є забезпечення спроможності

Групи продовжувати функціонувати на постійній основі з метою забезпечення прибутків для держави та вигод для інших зацікавлених осіб, а також для забезпечення фінансування своїх операційних потреб, капіталовкладень та Стратегії розвитку Групи. Політика Групи з управління капіталом спрямована на забезпечення та підтримку оптимальної структури капіталу з метою зменшення сукупних витрат на залучення капіталу і забезпечення гнучкості доступу Групи до ринків капіталу.

Структура капіталу наведена нижче:

	2016	2017
Процентні кредити та запозичення	40 511 747	33 511 539
Зобов'язання за договорами фінансової оренди	1 646 451	721 379
	42 158 198	34 232 918
Грошові кошти та їх еквіваленти	(6 419 746)	(5 188 988)
Чиста заборгованість	35 738 452	29 043 930
Всього власний капітал	210 813 119	210 776 978
Всього капітал	246 551 571	239 820 908

Управлінський персонал постійно контролює структуру капіталу Групи та може коригувати свою політику та цілі управління капіталом з урахуванням змін в операційному середовищі, ринкових тенденціях та стратегії розвитку Групи. У Примітці 2 розкрито суттєві аспекти невизначеності, що також стосуються управління капіталом.

Події після звітного періоду

У лютому 2018 року Група підписала угоду з компанією «Дженерал Електрик Компані» (США) щодо довгострокового партнерства в оновленні та модернізації рухомого тягового складу. В рамках реалізації першого етапу, який включає поставку 30 магістральних тепловозів до лютого 2019 року, був укладений договір фінансового лізингу за участю АТ «Укрексімбанк» на суму 140 400 тис. доларів США, разом з ПДВ, з терміном погашення до лютого 2026 року.

Звіт незалежного аудитора

ЗВІТ НЕЗАЛЕЖНОГО АУДИТОРА

Акціонеру та Наглядовій раді Публічного акціонерного товариства «Українська залізниця»

Звіт із аудиту консолідованої фінансової звітності

Думка із застереженням

Ми провели аудит консолідованої фінансової звітності Публічного акціонерного товариства «Українська залізниця» та його дочірніх підприємств (далі разом - «Група»), що складається з консолідованого звіту про фінансовий стан на 31 грудня 2017 року, та консолідованого звіту про сукупний дохід, консолідованого звіту про власний капітал та консолідованого звіту про рух грошових коштів за рік, що закінчився зазначеною датою, та приміток до консолідованої фінансової звітності, включаючи стислий виклад значущих облікових політик.

На нашу думку, за винятком можливого впливу питання, описаного в параграфі (i) розділу «Основа для думки із застереженням» нашого звіту, та за винятком впливу питання, описаного в параграфі (ii) розділу «Основа для думки із застереженням» нашого звіту, консолідована фінансова звітність, що додається, відображає достовірно, в усіх суттєвих аспектах, консолідований фінансовий стан Групи на 31 грудня 2017 року та її консолідовані фінансові результати і консолідовані грошові потоки за рік, що закінчився зазначеною датою, відповідно до Міжнародних стандартів фінансової звітності («МСФЗ»).

Основа для думки із застереженням

(i) Як вказано в Примітці 2 до консолідованої фінансової звітності, певні активи та зобов'язання Групи розташовані або іншим чином пов'язані з Автономною Республікою Крим та територіями Донецької та Луганської областей, які тимчасово не контролюються органами державної влади України. Крім того, Група не вважається правонаступницею цих активів і зобов'язань до завершення необхідних нормативних процедур правонаступництва. Існує невизначеність щодо строків правонаступництва та кінцевих сум активів та зобов'язань, які Група прийме у якості правонаступника. Ми не мали змоги отримати достатні й належні аудиторські докази щодо балансової вартості активів у сумі 16 611 478 тис. грн. і 15 788 047 тис. грн. станом на 31 грудня 2017 та 2016 років, відповідно, зобов'язань у сумі 7 705 925 тис. грн. і 7 479 020 тис. грн. станом на 31 грудня 2017 та 2016 років, відповідно, доходу від реалізації у сумі 4 446 665 тис. грн. і 4 694 905 тис. грн. за 2017 та 2016 роки, відповідно, частки збитків асоційованого підприємства у сумі 166 794 тис. грн. та 13 597 тис. грн. за 2017 та 2016 роки, а також щодо збитку за рік у сумі 290 144 тис. грн. і 153 749 тис. грн. за 2017 та 2016 роки, відповідно.

(ii) Як вказано у Примітках 6 та 9 до консолідованої фінансової звітності, Група змінила свою облікову політику щодо основних засобів з моделі собівартості на модель переоцінки починаючи з 1 грудня 2015 року. Балансова вартість основних засобів була визначена на основі результатів переоцінки, здійсненої станом на 31 липня 2014 року на виконання нормативних вимог, та відкоригованої на амортизацію та рух основних засобів за періоди з дати оцінки, що не може вважатися справедливою вартістю станом на 1 грудня 2015 року. Такий підхід не відповідає МСБО 8 «Облікові політики, зміни в облікових оцінках та помилки», а також МСБО 16 «Основні засоби». Ми не мали змоги визначити вплив цих помилок на балансову вартість основних засобів та на розмір пов'язаних з цим відстрочених податкових активів та зобов'язань на 31 грудня 2017 та 2016 років, а також на пов'язаний з цим вплив на витрати від амортизації, витрати від знецінення, витрати з податку на прибуток за 2017 та 2016 роки.

Ми провели аудит відповідно до Міжнародних стандартів аудиту («МСА»). Нашу відповідальність згідно з цими стандартами викладено в розділі «Відповідальність аудитора за аудит консолідованої фінансової звітності» нашого звіту. Ми є незалежними по відношенню до Групи згідно з Кодексом етики професійних бухгалтерів Ради з міжнародних стандартів етики для бухгалтерів («Кодекс РМСЕБ») та етичними вимогами, застосовними в Україні до нашого аудиту консолідованої фінансової звітності, а також виконали інші обов'язки з етики відповідно до цих вимог та Кодексу РМСЕБ. Ми вважаємо, що отримані нами аудиторські докази є достатніми і прийнятними для використання їх як основи для нашої думки із застереженням.

Ключові питання аудиту

Ключові питання аудиту - це питання, які на наше професійне судження, були найбільш значущими під час нашого аудиту консолідованої фінансової звітності за поточний період. Додатково до питань, описаних в розділі «Основа для думки із застереженням», ми визначили, що нижче описані питання є ключовими питаннями аудиту, які слід відобразити в нашому звіті. Ці питання розглядались в контексті нашого аудиту консолідованої фінансової звітності в цілому та враховувались при формуванні думки щодо неї, при цьому ми не висловлюємо окремої думки щодо цих питань. Щодо кожного питання, описаного нижче, наш опис того, як відповідне питання розглядалось під час нашого аудиту, наведено в цьому контексті.

Ми виконали обов'язки, що описані в розділі «Відповідальність аудитора за аудит консолідованої фінансової звітності» нашого звіту, в тому числі щодо цих питань. Відповідно, наш аудит включав виконання процедур, розроблених у відповідь на нашу оцінку ризиків суттєвого викривлення консолідованої фінансової звітності. Результати наших аудиторських процедур, в тому числі процедур, що були виконані під час розгляду зазначених нижче питань, служать основою для висловлення нашої аудиторської думки щодо консолідованої фінансової звітності, що додається.

Ключові питання аудиту	**Як відповідне ключове питання розглядалося під час нашого аудиту**
Дотримання умов кредитних угод	
У відповідності до деяких кредитних угод та угод на розміщення облігацій Група повинна дотримуватися певних фінансових та нефінансових умов. Дотримання умов кредитних угод було ключовим питанням аудиту, оскільки мало місце порушення умов кредитних угод у попередніх періодах та продовжувалося у 2017 році, а також через можливий вплив потенційного дострокового погашення зобов'язань через порушення умов кредитних угод на класифікацію процентних зобов'язань в консолідованому звіті про фінансовий стан та на оцінку принципу безперервності діяльності Групи, що використовувався при складанні консолідованої фінансової звітності. Інформація щодо дотримання кредитних угод розкрита у Примітці 17 до консолідованої фінансової звітності.	Ми перевірили умови кредитних угод, включаючи визначення фінансових коефіцієнтів та події, що спричиняє невиконання зобов'язань. Ми проаналізували умови реструктуризації зобов'язань та листи-відмови від права вимагати дострокового погашення зобов'язань, отримані від кредиторів Групи. Ми оцінили розрахунки управлінського персоналу щодо фінансових коефіцієнтів та звернули особливу увагу на класифікацію складових, а також специфічних та виняткових складових, включених чи вилучених із розрахунку фінансових коефіцієнтів. Ми оцінили класифікацію процентних кредитів та позик в складі короткострокових чи довгострокових зобов'язань.

Згортання внутрішньогрупових залишків та операцій

Група має значні обсяги внутрішньогрупових операцій між компонентами, розташованими по всій території України. Протягом 2017 та 2016 років відбулися зміни у внутрішній юридичній структурі Групи, що призвели до змін у потоках фінансової інформації в рамках Групи. Питання згортання внутрішньогрупових залишків та операцій було одним з найбільш значущих для нашого аудиту через обсяги, кількість операцій та зміни у внутрішніх потоках фінансової інформації протягом 2017 та 2016 років.

Ми проаналізували процес виявлення, обробки виключень і згортання внутрішньогрупових операцій і залишків та змін в цих процедурах, які відбулися протягом року. Ми проаналізували підготовку зведеної інформації щодо внутрішньогрупових залишків та операцій на рівні компонентів Групи, досліджували незвичайні позиції і повторили виконання процедур згортання на рівні консолідації.

Інша інформація, що включена до Річної інформації емітента за 2017 рік

Інша інформація складається з інформації, яка міститься в Річній інформації емітента за 2017 рік, але не містить консолідованої фінансової звітності та нашого звіту аудитора щодо неї. Управлінський персонал несе відповідальність за іншу інформацію. Надання нам Річної інформації емітента за 2017 рік очікується після дати цього звіту незалежного аудитора.

Наша думка щодо консолідованої фінансової звітності не поширюється на іншу інформацію та ми не будемо робити висновок з будь-яким рівнем впевненості щодо цієї іншої інформації.

У зв'язку з нашим аудитом консолідованої фінансової звітності нашою відповідальністю є ознайомитися з іншою інформацією, що зазначена вище, після її надання та при цьому розглянути, чи існує суттєва невідповідність між іншою інформацією та консолідованою фінансовою звітністю або нашими знаннями, отриманими під час аудиту, або чи ця інша інформація виглядає такою, що містить суттєве викривлення.

Відповідальність управлінського персоналу та Наглядової ради за консолідовану фінансову звітність

Управлінський персонал несе відповідальність за складання і достовірне подання консолідованої фінансової звітності відповідно до МСФЗ та за таку систему внутрішнього контролю, яку управлінський персонал визначає потрібною для того, щоб забезпечити складання консолідованої фінансової звітності, що не містить суттєвих викривлень внаслідок шахрайства або помилки.

При складанні консолідованої фінансової звітності управлінський персонал несе відповідальність за оцінку здатності Групи продовжувати свою діяльність на безперервній основі, розкриваючи, де це застосовно, питання, що стосуються безперервності діяльності, та використовуючи припущення про безперервність діяльності як основи для бухгалтерського обліку, окрім випадків, коли управлінський персонал або планує ліквідувати Групу чи припинити діяльність, або не має інших реальних альтернатив цьому.

Наглядова рада несе відповідальність за нагляд за процесом фінансового звітування Групи.

Відповідальність аудитора за аудит консолідованої фінансової звітності

Нашими цілями є отримання обґрунтованої впевненості, що консолідована фінансова звітність в цілому не містить суттєвого викривлення внаслідок шахрайства або помилки, та випуск звіту аудитора, що містить нашу думку. Обґрунтована впевненість є високим рівнем впевненості, проте не гарантує, що аудит, проведений відповідно до МСА, завжди виявить суттєве викривлення, коли воно існує. Викривлення можуть бути результатом шахрайства або помилки; вони вважаються суттєвими, якщо окремо або в сукупності, як обґрунтовано очікується, вони можуть впливати на економічні рішення користувачів, що приймаються на основі цієї консолідованої фінансової звітності.

Виконуючи аудит відповідно до вимог МСА, ми використовуємо професійне судження та професійний скептицизм протягом всього завдання з аудиту. Окрім того, ми:

- ідентифікуємо та оцінюємо ризики суттєвого викривлення консолідованої фінансової звітності внаслідок шахрайства чи помилки, розробляємо та виконуємо аудиторські процедури у відповідь на ці ризики, та отримуємо аудиторські докази, що є достатніми та прийнятними для використання їх як основи для нашої думки. Ризик невиявлення суттєвого викривлення внаслідок шахрайства є вищим, ніж для викривлення внаслідок помилки, оскільки шахрайство може включати змову, підробку, навмисні пропуски, невірні твердження або нехтування заходами внутрішнього контролю;
- отримуємо розуміння заходів внутрішнього контролю, що стосуються аудиту, для розробки аудиторських процедур, які б відповідали обставинам, а не для висловлення думки щодо ефективності системи внутрішнього контролю Групи;
- оцінюємо прийнятність застосованих облікових політик та обґрунтованість облікових оцінок і відповідних розкриттів інформації, зроблених управлінським персоналом;
- доходимо висновку щодо прийнятності використання управлінським персоналом припущення про безперервність діяльності як основи для бухгалтерського обліку та, на основі отриманих аудиторських доказів, доходимо висновку, чи існує суттєва невизначеність щодо подій або умов, яка може викликати значні сумніви щодо можливості Групи продовжити свою діяльність на безперервній основі. Якщо ми доходимо висновку щодо існування такої суттєвої невизначеності, ми повинні привернути увагу в своєму звіті аудитора до відповідних розкриттів інформації у консолідованій фінансовій звітності або, якщо такі розкриття інформації є неналежними, модифікувати свою думку. Наші висновки ґрунтуються на аудиторських доказах, отриманих до дати нашого звіту аудитора. Тим не менш, майбутні події або умови можуть примусити Групу припинити свою діяльність на безперервній основі;
- оцінюємо загальне подання, структуру та зміст консолідованої фінансової звітності включно з розкриттями інформації, а також те, чи показує консолідована фінансова звітність операції та події, що лежать в основі її складання, так, щоб досягти достовірного відображення;
- отримуємо прийнятні аудиторські докази в достатньому обсязі щодо фінансової інформації суб'єктів господарювання або господарської діяльності Групи для висловлення думки щодо консолідованої фінансової звітності. Ми несемо відповідальність за керування, нагляд та виконання аудиту Групи. Ми несемо відповідальність за висловлення нами аудиторської думки.

Ми повідомляємо Наглядову раду інформацію про запланований обсяг та час проведення аудиту та суттєві аудиторські результати, виявлені під час аудиту, включаючи будь-які суттєві недоліки системи внутрішнього контролю, виявлені нами під час аудиту.

Ми також надаємо Наглядовій раді твердження, що ми виконали доречні етичні вимоги щодо незалежності, та повідомляємо Наглядову раду про всі стосунки та інші питання, які могли б обґрунтовано вважатись такими, що впливають на нашу незалежність, а також, де це застосовно, щодо відповідних застережних заходів.

З переліку всіх питань, інформація щодо яких надавалась Наглядовій раді ми визначили ті, що були найбільш значущими під час аудиту консолідованої фінансової звітності поточного періоду, тобто ті, які є ключовими питаннями аудиту. Ми описуємо ці питання в нашому звіті аудитора окрім випадків, коли законодавчим чи регуляторним актом заборонено публічне розкриття такого питання, або коли за вкрай виняткових обставин ми визначаємо, що таке питання не слід висвітлювати в нашому звіті, оскільки негативні наслідки такого висвітлення можуть очікувано переважити його корисність для інтересів громадськості.

Звіт щодо додаткової фінансової інформації

Наш аудит був проведений з метою висловлення думки щодо консолідованої фінансової звітності в цілому. Нормативні форми фінансової звітності, які додаються до консолідованої фінансової звітності, наведені як додаткова фінансова інформація, подаються з метою відповідності нормативним вимогам щодо фінансової звітності. Ми провели аудиторські процедури щодо поданої додаткової фінансової інформації в рамках аудиту консолідованої фінансової звітності і, на нашу думку, за винятком можливого впливу питання, описаного в параграфі (i) розділу «Основа для думки із застереженням» нашого звіту, та за винятком впливу питання, описаного в параграфі (ii) розділу «Основа для думки із застереженням» нашого звіту, додаткова фінансова інформація була підготовлена належним чином, в усіх суттєвих аспектах, відповідно до консолідованої фінансової звітності Групи в цілому.

Партнером завдання з аудиту, результатом якого є цей звіт незалежного аудитора, є Кредісов Олексій Анатолійович.

ТОВ "Ernst & Young Аудиторські послуги"

м. Київ, Україна
26 березня 2018 року

Аналіз зауважень аудитора

Консолідована фінансова звітність відображає достовірно консолідований фінансовий стан ПАТ «Укрзалізниця» на 31 грудня 2017 року, консолідовані фінансові результати і консолідовані грошові потоки за рік відповідно до Міжнародних стандартів фінансової звітності.

Є зауваження щодо відсутності можливості отримати достатні та належні аудиторські докази щодо балансової вартості активів і зобов'язань станом на 31 грудня 2017 та 2016 років, доходу від реалізації і збитків за 2017 та 2016 роки розташованих або іншим чином пов'язаних з Автономною Республікою Крим та територіями Донецької і Луганської областей, які тимчасово не контролюються органами державної влади України.

Відповідно до Закону України «Про особливості утворення публічного акціонерного товариства залізничного транспорту загального користування» від 23 лютого 2012 року № 4442-VI (далі – Закон № 4442-VI) та на виконання його вимог постановою Кабінету Міністрів України від 25 червня 2014 року № 200 «Про утворення публічного акціонерного товариства «Українська залізниця» (далі – постанова № 200) утворено ПАТ «Українська залізниця» на базі Укрзалізниці, підприємств залізничного транспорту, які реорганізовуються шляхом злиття, згідно з Додатком 1.

До переліку, наведеного у зазначеному додатку, включено підприємства, що мають на своїх балансах активи і зобов'язання, що розташовані на території Автономної Республіки Крим та території Донецької і Луганської областей, які тимчасово не контролюються органами державної влади України.

Законодавством України, зокрема статтею 1 Закону України «Про забезпечення прав і свобод громадян та правовий режим на тимчасово окупованій території України» визначено, що тимчасово окупована територія України є невід'ємною частиною території України, на яку поширюється дія Конституції та законів України.

Тимчасово окупованою територією відповідно до зазначеного закону визначено:

- сухопутну територію Автономної Республіки Крим та міста Севастополь, внутрішні води України цих територій;
- внутрішні морські води і територіальне море України навколо Кримського півострова, територія виключної (морської) економічної зони України вздовж узбережжя Кримського півострова та прилеглого до узбережжя континентального шельфу України, на які поширюється юрисдикція органів державної влади України відповідно до норм міжнародного права, Конституції та законів України;
- надра під територіями, зазначеними у пунктах 1 і 2 цієї частини, і повітряний простір над цими територіями.

Законодавством України, зокрема статтею 1 Закону України «Про особливості державної політики із забезпечення державного суверенітету України на тимчасово окупованих територіях у Донецькій та Луганській областях» визначено, що тимчасово окупованими територіями у Донецькій та Луганській областях на день ухвалення цього закону визнаються частини території України, в межах яких збройні формування Російської Федерації та окупаційна адміністрація Російської Федерації встановили та здійснюють загальний контроль, а саме:

- сухопутна територія та її внутрішні води у межах окремих районів, міст, селищ і сіл Донецької та Луганської областей;

- внутрішні морські води, прилеглі до сухопутної території, визначеної пунктом 1 цієї частини;
- надра під територіями, визначеними пунктами 1 і 2 цієї частини, та повітряний простір над цими територіями.

У межах своїх повноважень і на часткову зміну пункту 5 постанови № 200 Кабінет Міністрів України 12 листопада 2014 року прийняв постанову № 604 «Деякі питання інвентаризації майна підприємств та установ залізничного транспорту загального користування, яке розміщене на тимчасово окупованій території та території проведення антитерористичної операції», якою установлено, що майно (активи, власний капітал та зобов'язання) підприємств та установ залізничного транспорту загального користування, їх структурних підрозділів, яке розміщене на тимчасово окупованій території та території проведення антитерористичної операції (далі – майно), не включається до переліків і зведених актів інвентаризації майна, що затверджуються Міністерством інфраструктури відповідно до цього пункту, а відображається в балансі (крім зобов'язань підприємств та установ залізничного транспорту загального користування, їх структурних підрозділів, які розташовані на тимчасово окупованій території) і закріплюється в частині активів за ПАТ «Українська залізниця» на праві господарського відання до проведення його інвентаризації та оцінки відповідно до пункту 2 цієї постанови.

За змістом пункту 2 постанови № 604 Комісії з утворення ПАТ «Українська залізниця» разом з Міністерством інфраструктури доручено після завершення тимчасової окупації території Автономної Республіки Крим та міста Севастополь та завершення проведення антитерористичної операції провести інвентаризацію та оцінку майна і за результатами подати пропозиції щодо зміни статутного капіталу ПАТ «Українська залізниця» згідно із законодавством.

Зауваження щодо невідповідності підходу до визначення справедливої вартості основних засобів ПАТ «Укрзалізниця» станом на 01 грудня 2015 року (балансова вартість основних засобів була визначена на підставі результатів переоцінки, здійсненої станом на 31 липня 2014 року на виконання нормативних вимог та відкоригованої на амортизацію та рух основних засобів за періоди з дати оцінки) стандартам МСБО 8 «Облікові політики, зміни в облікових оцінках та помилки» та МСБО 16 «Основні засоби».

Консолідованим фінансовим планом ПАТ «Українська залізниця» на 2018 рік, затвердженим Кабінетом Міністрів України, заплановані витрати в розмірі 25 млн грн на проведення оцінки майна ПАТ «Укрзалізниця» та визначення справедливої вартості основних засобів.

Проведення оцінки майна ПАТ «Укрзалізниця» планується завершити до кінця 2018 року. Проведення оцінки майна ПАТ «Укрзалізниця» дозволить визначити справедливу вартість основних засобів ПАТ «Укрзалізниця» та усунути зауваження аудитора.

Розділ 6

ДОДАТКИ

ЗАКРЫТИЕ ДВЕРЕЙ
ВЫБОР СТОРОНЫ ДВЕРЕЙ
ВЫКЛ
ПРАВЫЕ
ОТКРЫТИЕ ПРАВЫХ ДВЕРЕЙ
УПРАВЛЕНИЕ ДВЕРЬМИ
МЕСТНОЕ
СТЕКЛООМЫВАТЕЛЬ
ОБОГРЕВ СТЕКЛА И ЗЕРКАЛ
ЗЕРКАЛА
БЛОКИРОВКА АВТ. ОТКРЫТИЯ ЗЕРКАЛ
СИСТЕМА ОБЕСПЕЧЕНИЯ МИКРОКЛИМАТА
ВЫКЛ

Додаток 1. Про Звіт

Інтегрований звіт ПАТ «Укрзалізниця» за 2017 рік (далі по тексту – Звіт) підготовлений Товариством на добровільній основі та адресований усім зацікавленим сторонам Компанії: державним органам, працівникам, партнерам, населенню, інвесторам, громадським організаціям, ЗМІ та іншим.

У Звіті розкрито як фінансові, так і нефінансові показники, що дають комплексне уявлення про діяльність та вплив Товариства. Відповідно до напрямку на підвищення відкритості та прозорості Компанії у Звіті представлена ключова інформація про економічні, екологічні та соціальні аспекти діяльності.

Звіт комплексно відображає:

- реалізацію Стратегії розвитку ПАТ «Укрзалізниця»;
- підходи менеджменту до управління Компанією;
- істотні фінансово-економічні та виробничі плани і результати за основними видами діяльності, екологічний і соціальний вплив на зовнішнє середовище;
- результати в галузі забезпечення безпеки руху, охорони навколишнього середовища, вкладів у розвиток територій присутності, реалізації соціальної політики та інші аспекти сталого розвитку;
- міжнародне співробітництво Товариства.

За суттєвими питаннями, що були визначені ключовими зацікавленими сторонами, наводяться короткострокові і середньострокові плани і цільові показники.

У Звіті на позначення публічного акціонерного товариства «Укрзалізниця» та його дочірніх підприємств також використано: ПАТ «Укрзалізниця», «Товариство», «Компанія», «Група».

Стандарти та нормативні вимоги

Звіт підготовлений з урахуванням вимог:

- Міжнародних стандартів фінансової звітності (IFRS International Financial Reporting Standard);
- Міжнародного стандарту інтегрованої звітності (<IR> International Framework);
- Міжнародного Стандарту зі звітності у сфері сталого розвитку Global Reporting Initiative (GRI SRS, основний варіант відповідності (Core);
- Міжнародних стандартів взаємодії з зацікавленими сторонами серії AA1000 (Institute of Social and Ethical AccountAbility);
- Стандарту ISO 26000:2010 «Керівництво з соціальної відповідальності».

Межі Звіту

Межі Звіту відповідають фінансовій звітності ПАТ «Укрзалізниця» та його дочірніх підприємств - 6 регіональних філій, 28 філій та 7 ПрАтів (ПрАТ «Дніпропетровський ТРЗ», ПрАТ «Запорізький ЕРЗ», ПрАТ «Львівський ЛРЗ», ПрАТ «Київський ЕВРЗ», ПрАТ «Коростенський ЗЗБШ», ПрАТ «Гніванський ЗСЗБ», ПрАТ «Транссигнал»).

У Звіті відображена діяльність Товариства за період з 01.01.2017 до 31.12.2017. Також у Звіті можуть згадуватися події, що відбулися раніше або пізніше цього періоду, якщо вони мають значення для більш повного розуміння представленої у Звіті інформації. Попередній річний звіт опублікований у квітні 2018 року, але у скороченому форматі. Звіт у інтегрованому форматі підготовлено вперше. У подальшому Товариство планує перехід виключно на інтегрований формат звітності.

Принцип визначення змісту Звіту

При підготовці Звіту ПАТ «Укрзалізниця» велику увагу приділило процесу визначення істотної для Звіту інформації – важливої для Товариства та основних зацікавлених сторін, на основі якої можуть прийматися рішення, що мають вагоме значення для Компанії та суспільства. Процедури визначення істотних тем для розкриття в Звіті були проведені відповідно до вимог Міжнародного стандарту інтегрованої звітності (International <IR> Framework) та Міжнародних Стандартів зі звітності у сфері сталого розвитку Global Reporting Initiative.

Взаємодія з зацікавленими сторонами

З метою визначення істотних питань для розкриття у Звіті Товариство на постійній основі веде діалог із зацікавленими сторонами (див. розділ 4). У Звіті враховані основні рекомендації та запити представників зацікавлених сторін, висловлені в ході діалогів.

Ми керуємось:

Міжнародними Стандартами взаємодії з зацікавленими сторонами серії AA1000,
Міжнародними Стандартами зі звітності у сфері сталого розвитку Global Reporting Initiative.

Дані збиралася і систематизувалися на основі наступних активностей:

- опосередкований або прямий метод взаємодії з зацікавленими сторонами;
- аналіз життєвого циклу послуг Компанії, її виробничих процесів та операційних результатів;
- аналіз показників діяльності і найважливіших подій за звітний період: оцінювався вплив різних змін в Компанії, що стосуються, зокрема, корпоративного управління і реалізації Стратегії, на склад, зміст і межі аспектів, які можуть вважатися істотними;
- аналіз відкритих джерел інформації.

На основі вищезазначених активностей був сформований перелік істотних питань. Після проведення процедури пріоритетності тем відповідно до провідних міжнародно визнаних методів був визначений звужений порядок істотних питань, що були рекомендовані для розкриття у розділах Звіту.

Бізнесовий вимір

- оновлення основних фондів (придбання нового та модернізація рухомого складу);
- прозоре та ефективне управління;
- збільшення кількості та якості сервісних послуг;
- зменшення часу перебування в дорозі вантажів та пасажирів;
- оптимізація неприбуткових активів та напрямів;
- впровадження сучасних моделей управління (впровадження моделей управління KPI, управління фінансовими капіталами, вплив на суспільство та навколишнє середовище);
- впровадження інноваційних проектів з високою ринковою вартістю;
- прозора система відшкодування з державного та місцевих бюджетів;
- захищеність інвестицій та висока дохідність;
- надійність і своєчасність виконання зобов'язань Товариства.

Економічний вимір

- створення прозорої системи закупівель і управління Компанією, що унеможливлює прояви корупції та зловживань єдиної системи зменшення корупції;
- надійність і своєчасність виконання зобов'язань Товариством;
- економічна діяльність (підвищення рівня доходів);
- освоєння сучасних технологій, діджиталізація Компанії;
- покращення якості послуг.

Соціальний вимір

- гідний рівень заробітної плати;
- підвищення рівня соціальної захищеності;
- оптимізація та розвиток персоналу;
- безпечні та комфортні умови праці.

Екологічний вимір

- енергозбереження та енергоефективність;
- покращення екологічних показників (вода, повітря, земля).

Зазначені теми мають пріоритет. Інші питання теж вважаються важливими, але не увійшли до розділів Звіту. У разі зацікавленості питання можуть бути опрацьовані в робочому порядку.

Принципи забезпечення якості

Якість Звіту забезпечується застосуванням таких принципів:

- **Збалансованість**

Звіт складений з урахуванням подій звітного періоду незалежно від їх позитивного або негативного характеру. Товариство намагалося об'єктивно розкрити інформацію про свою діяльність, надаючи інформацію як про свої досягнення, так про проблемні аспекти.

- **Співставність**

Інформація публікується в формі, що дозволяє зацікавленим сторонам провести оцінку діяльності Това-

риства з плином часу і порівняти її з діяльністю інших організацій.

- **Ясність**

Інформація публікується в доступній формі, зрозумілій для максимально широкої аудиторії.

- **Точність**

Представлені в Звіті дані точні і деталізовані тією мірою, щоб зацікавлені сторони могли оцінити відповідно до них діяльність Товариства за кожним з істотних аспектів. Всі надані у Звіті дані офіційно визнаються Компанією і підтверджуються внутрішніми і відкритими джерелами.

Структурними підрозділами Товариства здійснена процедура внутрішнього аудиту відповідності процесів формування і результатів публічної звітності.

- **Своєчасність**

Інтегрований звіт Товариства публікується вперше відповідно до затвердженого графіка. У подальшому планується публікація річної звітності у першому півріччі фінансового року.

Істотних переформулювань показників і даних за минулі періоди, опубліковані в попередніх звітах, у цьому документі не міститься. Достовірність включених до звіту даних забезпечується в ході збору і консолідації інформації застосуванням стандартного завірення та перевірок і підтверджується підрозділами, відповідальними за підготовку відповідного блоку інформації. У разі, коли використовуються публічні документи, дається посилання на джерело.

Верифікація Звіту

Компанія «Ернст енд Янг Аудиторські послуги» була обрана як незалежна сторона і провела аудит консолідованого звіту про фінансовий стан, сукупний дохід, власний капітал, рух грошових коштів Групи за 2017 рік та приміток до консолідованої фінансової звітності, включаючи стислий виклад значущих облікових політик (див. розділ 5). Нефінансові показники діяльності Товариства проходили окрему перевірку згідно внутрішніх процедур аудиту та верифікації даних.

Заява про обмеження відповідальності за публікацію прогнозних даних

Звіт може містити заяви, що ґрунтуються на прогнозних даних або самі прогнози. Ці заяви не є історичними фактами, а відображають очікування, наміри або переконання Товариства щодо подальших результатів діяльності, фінансового стану, ліквідності, ефективності, перспектив, темпів зростання, стратегій Компанії та галузі, в якій вона працює.

Заяви, що містять прогноз відносно майбутніх подій, включають у себе наступну інформацію (але не обмежуються нею):

- плани щодо вдосконалення практики корпоративного управління Компанії;
- майбутнє становище Товариства на транспортному ринку;
- економічні прогнози і очікувані галузеві тенденції;
- можливі регуляторні зміни та оцінка впливу тих чи інших нормативних актів на діяльність Компанії;
- оцінка майбутніх операційних та фінансових показників Товариства;
- плани Компанії з оновлення та модернізації інфраструктури, рухомого складу залізничного транспорту;
- динаміка попиту на послуги Товариства і плани Компанії з розвитку існуючих і нових послуг, а також прогнози в сфері ціноутворення.

Характер заяв, які ґрунтуються на прогнозних даних або прогнозах є таким, що містить в собі ризик і невизначеність, оскільки їх здійсненність залежить від великої кількості факторів, багато з яких перебувають за межами впливу Товариства (економічна і політична ситуація в Україні і світі, зміни податкового, екологічного та іншого законодавства тощо).

Компанія попереджає про те, що заяви, засновані на прогнозних даних і прогнозах, не є гарантією майбутніх результатів, і що фактичні результати діяльності, фінансовий стан і ліквідність Товариства можуть істотно відрізнятися від запланованих.

ПАТ «Укрзалізниця» не бере на себе жодних зобов'язань щодо перегляду, підтвердження очікувань, оцінок або оновлення будь-якої інформації, заснованої на прогнозних даних або прогнозах.

Додаток 2. Перелік закладів соціальної інфраструктури

№ п/п	Найменування об'єкта	Адреса об'єкта	Тип об'єкта
1	Виробничий підрозділ санаторій «Медичний центр реабілітації залізничників»	м. Хмільник, вул. Шевченка, 20	оздоровчі
2	Структурний підрозділ «Санаторій імені Миколи Гоголя»	Полтавська обл., м. Миргород, вул. Миргородських дивізій, 22	оздоровчі
3	Структурний підрозділ «Дитячий лікувально-оздоровчий заклад «Сонячний»	м. Харків, Бєлгородське шосе, б/н	оздоровчі
4	Пансіонат «Прибій»	Херсонська обл., Генічеський р-н, Щасливцівська сільрада, с. Генічеська Гірка, Набережна, 42	оздоровчі
5	Структурний підрозділ «Фізкультурно-спортивний клуб «Локомотив» ім. Героя України Г. Кірпи»	м. Харків, вул. Велика Панасівка 90/1; Харківська обл., смт Куп`янськ-Вузловий, вул. Печериці, 15	спортивні
6	Санаторій-профілакторій «Біла акація», корпус № 1	м. Одеса, Французький бульвар, 59	оздоровчі
7	Дитячий оздоровчий табір «Зорька»	Сумська обл., Конотопський р-н, с. Таранське, вул. Лісна, 1	оздоровчі
8	ДОТ «Дубки»	Вінницька обл., Жмеринський р-н, Сербинівська рада, ЗП Дубки, 1140 км ПК4	оздоровчі
9	Виробничий підрозділ медико-реабілітаційний центр лікарні с. Клубівка	Хмельницька обл., Ізяславський р-н, с. Клубівка, вул. Г. Кірпи, 108А	оздоровчі
10	Виробничий підрозділ санаторій «Світязянка»	Львівська обл., м. Трускавець, вул. Суховоля, 23	оздоровчі
11	Дитячий оздоровчий табір «Молода Гвардія»	Полтавська обл., Полтавський р-н, с. Терешки, вул. Зигіна, 46	оздоровчі
12	Стадіон «Локомотив»	м.Київ, бульвар Чоколівський, 38	спортивні
13	Виробничий підрозділ фізкультурно-спортивний клуб «Локомотив»	м. Київ, пров. Стадіонний, 10/2	спортивні
14	ВСП Чернівецький ФСК «Локомотив» Івано-Франківської дирекції залізничних перевезень	Чернівецька обл., м. Чернівці, вул. Білоруська, 27Б	спортивні
15	ВСП Коломийський ФСК «Локомотив» ім. П. Федоровича Івано-Франківської дирекції залізничних перевезень	Івано-Франківська обл., м. Коломия, вул. Д. Яворницького, 28	спортивні
16	Структурний підрозділ «Центральний Будинок науки і техніки Харківської дирекції залізничних перевезень»	м. Харків, вул. Велика Панасівська, 83А	інші
17	База відпочинку «Локомотив»	Черкаська обл., Черкаський р-н, с. Сокирна, вул. Придніпровська, 69/3	оздоровчі
18	Оздоровчий табір «Гайдаровець»	Черкаська обл., Золотоніський р-н, с. Благодатне (Чапаєвка), вул. Шевченка, 39	оздоровчі
19	Санаторно-профілактичний центр «Щуровський»	Донецька обл., м. Лиман, с. Щурове	оздоровчі

№ п/п	Найменування об'єкта	Адреса об'єкта	Тип об'єкта
20	База відпочинку «Маяк»	Донецька обл., Краснолиманський р-н, с. Брусівка, вул. Приозерна, 93	оздоровчі
21	Дитяча оздоровниця «Орленя»	Дніпропетровська обл., Покровський р-н, с. Великомихайлівка, вул. Лісна, 3	оздоровчі
22	Дитяча оздоровниця «Прелесне»	Донецька обл., Слов`янський р-н, с. Прелесне, вул. Совєтська (Радянська), 2	оздоровчі
23	Комплекс відпочинку	Львівська обл., М. Судова Вишня	оздоровчі
24	Пансіонат «Запоріжжя»	Херсонська обл., Генічеський р-н, Щасливцівська сільрада, с. Генічеська Гірка, Набережна, 33	оздоровчі
25	ДОТ «Сокіл»	Херсонська обл., Генічеський р-н, Щасливцівська сільрада, с. Генічеська Гірка, Набережна, 47	оздоровчі
26	База відпочинку «Каштан»	Херсонська обл., Голопристанський р-н, селище Більшовик, вул. Чорноморська	оздоровчі
27	Дитячий оздоровчій табір «Багряні вітрила»	Миколаївська обл., с. Рибаківка, вул. квартал 3-й, буд. 7Б	оздоровчі
28	Санаторно-профілактичний центр «Сосновий»	Луганська обл., Станично-Луганський р-н, с. Макарове, вул. Річна, 1	оздоровчі
29	Дитячий позаміський заклад оздоровлення і відпочинку «Сосновий гай»	Луганська обл., м. Кремінна, вул. Санаторна, 27	оздоровчі
30	База відпочинку «Стрілка»	Херсонська обл., Генічеський р-н, с. Генічеська гірка, вул. Набережна, 41А	оздоровчі
31	Оздоровчий комплекс «Урзуф» (пансіонат «Урзуф» і База відпочинку «Урзуф-2»)	Донецька обл., Мангушський р-н, с. Урзуф, вул. Центральна, 64	оздоровчі
32	ДОЗ «Буревісник»	Донецька обл., Мангушський р-н, с. Урзуф, вул. Центральна, 64	оздоровчі
33	Цех здоров'я «Буревісник»	Донецька обл., м. Лиман, с. Брусівка, вул. Приозерна, 99	оздоровчі
34	База відпочинку «Остер»	Чернігівська обл., Козелецький р-н, м. Остер, вул. Комунарів, 63	оздоровчі
35	Дитячий оздоровчий табір ім. Л. Шевцової	Одеська обл., Білгород-Дністровський р-н, смт Затока, вул. Залізнична, 6	оздоровчі
36	Дитячий оздоровчий табір «Юний залізничник»	м. Одеса, Київський р-н, вул. Ялинкова, 3	оздоровчі
37	Санаторій-профілакторій «Біла акація», корпус № 2	Одеська обл., Білгород-Дністровський р-н, смт Затока, вул. Залізнична, 8	оздоровчі
38	База відпочинку «Локомотив»	Запорізька обл., Якимівський р-н, смт Кирилівка, вул. Коса Федотова, 214	оздоровчі
39	База відпочинку «Узловчанка»	Херсонська обл., Генічеський р-н, с. Генічеська Гірка, вул. Набережна, 42	оздоровчі
40	База відпочинку «Путеєц»	Херсонська обл., Генічеський р-н, с. Генічеська Гірка, вул. Набережна, 50Г	оздоровчі
41	База відпочинку «Магістраль»	Херсонська обл., Генічеський р-н, с. Стрілкове, вул. Берегова, 20	оздоровчі
42	База відпочинку «Зв'язківець»	Херсонська обл., Генічеський р-н, с. Генічеська Гірка, вул. Набережна, 50А	оздоровчі

№ п/п	Найменування об'єкта	Адреса об'єкта	Тип об'єкта
43	Санаторій-профілакторій «Залізничник»	м. Жмеринка, вул. Бабаджаняна	оздоровчі
44	База відпочинку	Чернігівська обл., Куликівський р-н, с. Авдіївка, вул. Придеснянська, 125	оздоровчі
45	База відпочинку «Пролісок»	Чернігівська обл., Чернігівський р-н, Серединська сільська рада, Урочище Копачево	оздоровчі
46	ВСП Пансіонат «Галичина»	Херсонська обл., Скадовський р-н, смт Лазурне, вул. Будівельників, 2	оздоровчі
47	База відпочинку «Вагонник»	Херсонська обл., Голопристанський р-н, с. Більшовик, вул. Чорноморська, буд. б/н	оздоровчі
48	Будинок «Лісника», База відпочинку «Новая волна», смт Лазурне (6 шт.)	Херсонська обл., Скадовський р-н, смт Лазурне	оздоровчі
49	«Красная гвоздика»	Одеська обл., Білгород-Дністровський р-н, смт Затока, вул. Золотий Берег, 28	оздоровчі
50	Цех здоров'я «Чайка»	Донецька обл., м. Лиман, с. Брусівка, вул. Приозерна, 89	оздоровчі
51	Цех здоров'я «Світанок»	Донецька обл., с. Брусівка, вул. Приозерна, 96	оздоровчі
52	База відпочинку «Світлячок»	Донецька обл., м. Лиман, с. Брусівка, вул. Приозерна, 100, 101	оздоровчі
53	Дитячий позаміський заклад оздоровлення та відпочинку «Берізка»	Донецька обл., Краснолиманський р-н, с. Старий Караван, вул. Нахімова, 3	оздоровчі
54	База відпочинку «Січ»	Дніпропетровська обл., Апостолівський р-н, с. Грушівка, вул. Набережна, 134	оздоровчі
55	ДОТ «Орлятко»	Сумська обл., Тростянецький р-н, Кам'янська сільська рада, з.п. Піонерська, 1	оздоровчі
56	Дитячий оздоровчий табір «Зміна»	Харківська обл., Лозівський р-н, с. Катеринівка, вул. Кленова, 1	оздоровчі
57	Дитячий оздоровчий табір «Лісова казка»	Харківська обл., Дворічанський р-н, с. Жовтневе	оздоровчі
58	«Юність»	Харківська обл., Харківський р-н, смт Високий, вул. Московська, 2	оздоровчі
59	Фізкультурно-спортивний клуб «Локомотив»	Донецька обл., м. Лиман, вул. К. Гасієва (Чапаєва), 23Б	спортивні
60	Гайворонська водно-веслувальна база	Кіровоградська обл., м. Гайворон, вул. Марата, 66А	спортивні
61	Об'єкти на водно-спортивному комплексі «Локомотив»	м. Дніпро, вул. Набережна Перемоги 3-Х	спортивні
62	Виробничий підрозділ Спеціалізована дитячо-юнацька школа олімпійського резерву з веслування на байдарках і каное «Локомотив»	м. Київ, вул. Паркова дорога, 20А	спортивні
63	Плавальний басейн	м. Київ, вул. Уманська, 47А	спортивні
64	Стадіон «Локомотив»	м. Дніпро, пр. Пушкіна, 77Д	спортивні
65	Спортивний зал боксу	м. Дніпро, вул. Привокзальна, 3А	спортивні
66	Стадіон «Локомотив» Нижньодніпровськ-Вузол	м. Дніпро, вул. Семафорна, 23	спортивні

№ п/п	Найменування об'єкта	Адреса об'єкта	Тип об'єкта
67	Фізкультурно-оздоровчий комплекс Нижньодніпровськ-Вузол	м. Дніпро, вул. Кондукторська, 3	спортивні
68	Будинок фізкультури	м. Запоріжжя, вул. Залізнична, 15	спортивні
69	Стадіон «Локомотив»	м. Кривий Ріг, вул. Башкирська, 26	спортивні
70	Палац спорту	м. Кривий Ріг, вул. Кириленка, 19	спортивні
71	Спортзал ст. Козятин	Вінницька обл., м. Козятин, вул. Привокзальна, 14	спортивні
72	Спортзал ст. Шепетівка	Хмельницька обл., м. Шепетівка, вул. Залізнична, 79	спортивні
73	Басейн	Житомирська обл., м. Коростень, вул. Героїв Небесної Сотні, 26	спортивні
74	Спорткомплекс ДСО «Локомотив»	Житомирська обл., м. Коростень, вул. Шевченка, 58	спортивні
75	ВСП ФСК «Локомотив»	м. Львів, вул. Федьковича, 30	спортивні
76	ВСП ЛСДЮШОР з велоспорту «Локомотив»	м. Львів, вул. Федьковича, 30	спортивні
77	ВСП Здолбунівський ФСК «Локомотив» Рівненської дирекції залізничних перевезень	Рівненська обл., м. Здолбунів, вул. Віли, 1/1	спортивні
78	ВСП Ужгородський ФСК «Локомотив» Ужгородської дирекції залізничних перевезень	Закарпатська обл., м. Чоп, вул. Миру, 8	спортивні
79	Одеський будинок фізкультури	м. Одеса, вул. Заньковецької, 19	спортивні
80	Фізкультурно-спортивний клуб «Локомотив» станції Шевченко	Черкаська обл., м. Сміла, вул. Волгоградська, 21А	спортивні
81	Одеський спортивний комплекс	м. Одеса, вул. Мельницька, 32Б	спортивні
82	Подільський будинок фізкультури	Одеська обл., м. Подільськ, бульвар Заслонова, 7	спортивні
83	Одеська водно-веслувальна база	Одеська обл., Овідіопольський р-н, сільрада Новодолинська, Овідіопольська дорога, 14 км	спортивні
84	Шевченківська водно-веслувальна база	Черкаська обл., м. Сміла, вул. Північновокзальна, 2А	спортивні
85	Спортивна база «Локомотив»	Сумська обл., Сумський р-н., Косовщинська сільська рада, с. Солідарне, вул. Спортивна, 1	спортивні
86	Будівля бібліотеки ст. Кривий Ріг - Головний	Дніпропетровська обл., м. Кривий Ріг, вул. Серафимовича, 81А	інші
87	Будинок ветеранів залізничників	м. Чоп, Закарпатської обл.	інші
88	Бібліотека Запоріжжя	м. Запоріжжя, вул. Інститутська, 6	інші
89	Бібліотека Пологи	м. Пологи, пров. Нафтовий, 3	інші
90	Бібліотека Мелітополь	м. Мелітополь, вул. Гетьмана Сагайдачного, 71	інші

№ п/п	Найменування об'єкта	Адреса об'єкта	Тип об'єкта
91	Культурний заклад «Будинок науки і техніки»	Луганська обл. м. Попасна, вул. Першотравнева, 42	інші
92	Бібліотека ст. НДВузол	м. Дніпро, вул. Семафорна, 42	інші
93	Клуб ст. Ніжин	Чернігівська обл., м. Ніжин, вул. Шевченка, 168	інші
94	Будинок науки і техніки структурного підрозділу «Синельниківське локомотивне депо»	Дніпропетровська обл., м. Синельникове, вул. Гоголя, 27	інші
95	Будинок науки і техніки структурного підрозділу «Апостолівська дистанція сигналізації та зв'язку»	Дніпропетровська обл., м. Апостолове, вул. Вокзальна, 51	інші
96	Будинок науки та техніки ст. Козятин	Вінницька обл., м. Козятин, вул. Привокзальна, 18	інші
97	Будинок науки та техніки ст. Шепетівка	Хмельницька обл., м. Шепетівка, вул. Привокзальна, 1	інші
98	Лінійно-технічна бібліотека	Хмельницька обл., м. Шепетівка, вул. Полубоярова, 1/1	інші
99	Профілакторій	ст. Козятин, вул. Привокзальна, 12	інші
100	Будинок науки і техніки	м. Жмеринка, вул. Б. Олійника, 2	інші
101	Лінійно-технічна бібліотека ст. Жмеринка	м. Жмеринка, пр. Б. Олійника, 1	інші
102	Лінійно-технічна бібліотека ст. Гречани	м. Хмельницький, вул. Волочиська, 10	інші
103	Будинок культури	Житомирська обл., м. Коростень, вул. Шевченка, 38/2	інші
104	Будинок науки і техніки	Сумська обл., м. Конотоп, вул. Клубна, 2	інші
105	Технічна бібліотека	Вінницька обл., м. Козятин, вул. Васьковського, 20	інші
106	Науково-технічна бібліотека	м.Київ, вул. І. Франка, 19	інші
107	Структурний підрозділ «Будинок науки і техніки Полтавської дирекції залізничних перевезень»	м. Полтава, пл. Слави, 3В	інші
108	Структурний підрозділ «Будинок науки і техніки Куп`янської дирекції залізничних перевезень»	63709, Харківська обл., смт Куп'янськ-Вузловий, вул. Дарвіна, 33	інші
109	Методичний центр з навчання з охорони праці Рівненської дирекції залізничних перевезень	Волинська обл., Шацький р-н, с. Світязь, урочище Гущово	інші
110	Методично інформаційне бюро в селі Суховоля ВСП «Господарська служба»	Львівська обл., Городоцький р-н, с. Суховоля, вул. Ягідна, 20	інші
111	Методичний центр сектору зовнішніх зв'язків «Красія» Ужгородської дирекції залізничних перевезень	Закарпатська обл., Великоберезнянський район, с. Кострино; Закарпатська обл., Великоберезнянський район, с. Вишка, Красія урочище, б/н	інші
112	Будинок науки і техніки	Донецька обл., м. Лиман, вул. Привокзальна 27А	інші

Додаток 3. Таблиця показників звітності GRI

Загальні стандартні елементи звітності	Опис показника	Розділ звіту
	GRI 102: Загальні елементи звітності	
	Профіль організації	
GRI 102-1	Назва організації	НАШ БІЗНЕС Корпоративне управління
GRI 102-2	Головні бренди, види продукції, а також послуги	ПАТ «УКРЗАЛІЗНИЦЯ» СЬОГОДНІ Огляд транспортного ринку
GRI 102-3	Розташування штаб-квартири організації	НАШ БІЗНЕС Корпоративне управління
GRI 102-4	Країни, в яких організація здійснює свою діяльність	ПАТ «УКРЗАЛІЗНИЦЯ» СЬОГОДНІ Огляд транспортного ринку
GRI 102-5	Характер власності та організаційно-правова форма	НАШ БІЗНЕС Корпоративне управління
GRI 102-6	Ринки, на яких працює організація	ПАТ «УКРЗАЛІЗНИЦЯ» СЬОГОДНІ Огляд транспортного ринку
GRI 102-7	Масштаб організації	ПАТ «УКРЗАЛІЗНИЦЯ» СЬОГОДНІ Ключові показники діяльності
GRI 102-8	Інформація про співробітників та інших працівників	СОЦІАЛЬНА ТА ЕКОЛОГІЧНА ВІДПОВІДАЛЬНІСТЬ
GRI 102-10	Істотні зміни масштабів, структури або власності, що відбулися протягом звітного періоду	ПАТ «УКРЗАЛІЗНИЦЯ» СЬОГОДНІ Важливі події
GRI 102-13	Членство в асоціаціях (наприклад, галузевих) і/або національних і міжнародних організаціях по захисту інтересів	НАШ БІЗНЕС Міжнародне співробітництво

Загальні стандартні елементи звітності	Опис показника	Розділ звіту
	Стратегія	
GRI 102-14	Звернення в.о. голови правління	ЗВЕРНЕННЯ В.О. ГОЛОВИ ПРАВЛІННЯ
GRI 102-15	Ключові впливи, ризики та можливості	НАШ БІЗНЕС
		Корпоративне управління
		Управління ризиками
	Етика та добросовісність	
GRI 102-16	Цінності, принципи, стандарти і норми поведінки організації	ПАТ «УКРЗАЛІЗНИЦЯ» СЬОГОДНІ
		Місія та цінності
GRI 102-17	Внутрішні та зовнішні механізми повідомлення про неетичну або незаконну поведінку/ несумлінність	НАШ БІЗНЕС
		Прозорість діяльності
	Корпоративне управління	
GRI 102-18	Структура управління організації	НАШ БІЗНЕС
		Корпоративне управління
GRI 102-19	Порядок делегування повноважень щодо розв'язання економічних, екологічних і соціальних проблем від вищого органу до інших співробітників	НАШ БІЗНЕС
		Корпоративне управління
GRI 102-20	Керівник/керівники, відповідальні за вирішення економічних, екологічних і соціальних проблем	НАШ БІЗНЕС
		Корпоративне управління
GRI 102-22	Склад вищого корпоративного органу і його комітетів	НАШ БІЗНЕС
		Корпоративне управління
GRI 102-26	Роль вищого органу корпоративного управління і виконавчих керівників вищого рангу в розробці, затвердженні та оновленні формулювань цілей, цінностей, місії, політик і завдань організації	НАШ БІЗНЕС
		Корпоративне управління
GRI 102-27	Заходи, що вживаються для вироблення і підвищення колективного знання членів вищого органу корпоративного управління в зв'язку з економічною, екологічною та соціальною проблематикою	НАШ БІЗНЕС
		Корпоративне управління
GRI 102-30	Ефективність управління ризиками	НАШ БІЗНЕС
		Корпоративне управління
GRI 102-35	Правила винагороди членів вищого органу корпоративного управління і виконавчих керівників вищого рангу	НАШ БІЗНЕС
		Корпоративне управління
GRI 102-36	Порядок визначення розміру винагороди	НАШ БІЗНЕС
		Корпоративне управління

Загальні стандартні елементи звітності	Опис показника	Розділ звіту
	Взаємодія із зацікавленими сторонами	
GRI 102-40	Список груп зацікавлених сторін, з якими взаємодіяла організація	СТАЛИЙ РОЗВИТОК ТА ВЗАЄМОДІЯ ІЗ ЗАЦІКАВЛЕНИМИ СТОРОНАМИ
		Карта зацікавлених сторін
GRI 102-41	Охоплення співробітників колективними договорами	СОЦІАЛЬНА ТА ЕКОЛОГІЧНА ВІДПОВІДАЛЬНІСТЬ
GRI 102-42	Принципи виявлення та відбору зацікавлених сторін для взаємодії	СТАЛИЙ РОЗВИТОК ТА ВЗАЄМОДІЯ ІЗ ЗАЦІКАВЛЕНИМИ СТОРОНАМИ
		Карта зацікавлених сторін
GRI 102-43	Підхід організації до взаємодії із зацікавленими сторонами	СТАЛИЙ РОЗВИТОК ТА ВЗАЄМОДІЯ ІЗ ЗАЦІКАВЛЕНИМИ СТОРОНАМИ
		Карта зацікавлених сторін
	Процедура звітності	
GRI 102-45	Юридичні особи, включені в звітність	ПАТ «УКРЗАЛІЗНИЦЯ» СЬОГОДНІ
		Місія та цінності
GRI 102-46	Визначення змісту Звіту і меж тем	ДОДАТОК 1. Про Звіт
GRI 102-47	Перелік істотних тем	ДОДАТОК 1. Про Звіт
GRI 102-48	Переформулювання показників	ДОДАТОК 1. Про Звіт
GRI 102-50	Звітний період	ДОДАТОК 1. Про Звіт
GRI 102-51	Дата публікації останнього звіту	ДОДАТОК 1. Про Звіт
GRI 102-52	Цикл звітності	ДОДАТОК 1. Про Звіт
GRI 102-53	Контактна особа, до якої можна звернутися з питаннями щодо даного звіту	ДОДАТОК 7. Контактна інформація
GRI 102-54	Заява про варіант підготовки звітності відповідно до Стандартів GRI	ДОДАТОК 1. Про Звіт
GRI 102-55	Таблиця показників Стандартів GRI	ДОДАТОК 3. Таблиця показників звітності GRI
GRI 102-56	Засвідчення звіту	ФІНАНСОВІ РЕЗУЛЬТАТИ
		Звіт незалежного аудитора
	GRI 200: Економічні	
	GRI 201: Економічна результативність	
GRI 103-1	Пояснення істотної теми та її межі	ФІНАНСОВІ РЕЗУЛЬТАТИ
GRI 103-2	Управлінський підхід та його компоненти	ФІНАНСОВІ РЕЗУЛЬТАТИ
GRI 103-3	Оцінка підходу управління	ФІНАНСОВІ РЕЗУЛЬТАТИ
GRI 201-1	Створена і розподілена пряма економічна вартість	ПАТ «УКРЗАЛІЗНИЦЯ» СЬОГОДНІ
		Ключові показники діяльності
GRI 201-3	Добровільне пенсійне забезпечення	СОЦІАЛЬНА ТА ЕКОЛОГІЧНА ВІДПОВІДАЛЬНІСТЬ
GRI 201-4	Фінансова допомога, отримана від держави	СТАЛИЙ РОЗВИТОК ТА ВЗАЄМОДІЯ ІЗ ЗАЦІКАВЛЕНИМИ СТОРОНАМИ
		Взаємодія з органами державної влади

Загальні стандартні елементи звітності	Опис показника	Розділ звіту
	GRI 202: Присутність на ринку	
GRI 202-1	Відношення стандартної заробітної плати початкового рівня співробітників до встановленої мінімальної заробітної плати	СОЦІАЛЬНА ТА ЕКОЛОГІЧНА ВІДПОВІДАЛЬНІСТЬ
	GRI 203: Непрямий економічний вплив	
GRI 103-1	Пояснення істотної теми та її межі	НАШ БІЗНЕС
		Інвестиційна діяльність
GRI 103-2	Управлінський підхід та його компоненти	НАШ БІЗНЕС
		Інвестиційна діяльність
GRI 103-3	Оцінка підходу управління	НАШ БІЗНЕС
		Інвестиційна діяльність
GRI 203-1	Інвестиції в інфраструктуру і безоплатні послуги	НАШ БІЗНЕС
		Інвестиційна діяльність
	GRI 205: Протидія корупції	
GRI 103-1	Пояснення істотної теми та її межі	НАШ БІЗНЕС
		Прозорість діяльності
GRI 103-2	Управлінський підхід та його компоненти	НАШ БІЗНЕС
		Прозорість діяльності
GRI 103-3	Оцінка підходу управління	НАШ БІЗНЕС
		Прозорість діяльності
GRI 205-1	Загальна кількість і відсоток підрозділів, стосовно яких проводилися оцінки ризиків, пов'язаних з корупцією, та виявлені істотні ризики	НАШ БІЗНЕС
		Прозорість діяльності
GRI 205-2	Інформування про політику і методи протидії корупції та навчання їм	НАШ БІЗНЕС
		Прозорість діяльності
GRI 205-3	Підтверджені випадки корупції та вжиті заходи	НАШ БІЗНЕС
		Прозорість діяльності
	GRI 300: Екологічні	
	GRI 302: Енергія	
GRI 103-1	Пояснення істотної теми та її межі	СОЦІАЛЬНА ТА ЕКОЛОГІЧНА ВІДПОВІДАЛЬНІСТЬ
		Енергоефективність та енергозбереження
GRI 103-2	Управлінський підхід та його компоненти	СОЦІАЛЬНА ТА ЕКОЛОГІЧНА ВІДПОВІДАЛЬНІСТЬ
		Енергоефективність та енергозбереження
GRI 103-3	Оцінка підходу управління	СОЦІАЛЬНА ТА ЕКОЛОГІЧНА ВІДПОВІДАЛЬНІСТЬ
		Енергоефективність та енергозбереження
GRI 302-1	Пряме використання енергії з вказанням на первинні джерела	СОЦІАЛЬНА ТА ЕКОЛОГІЧНА ВІДПОВІДАЛЬНІСТЬ
		Енергоефективність та енергозбереження

Загальні стандартні елементи звітності	Опис показника	Розділ звіту
	GRI 302: Енергія	
GRI 302-4	Зниження енергоспоживання	СОЦІАЛЬНА ТА ЕКОЛОГІЧНА ВІДПОВІДАЛЬНІСТЬ
		Енергоефективність та енергозбереження
	GRI 303: Вода	
GRI 103-1	Пояснення істотної теми та її межі	СОЦІАЛЬНА ТА ЕКОЛОГІЧНА ВІДПОВІДАЛЬНІСТЬ
		Охорона навколишнього середовища
GRI 103-2	Управлінський підхід та його компоненти	СОЦІАЛЬНА ТА ЕКОЛОГІЧНА ВІДПОВІДАЛЬНІСТЬ
		Охорона навколишнього середовища
GRI 103-3	Оцінка підходу управління	СОЦІАЛЬНА ТА ЕКОЛОГІЧНА ВІДПОВІДАЛЬНІСТЬ
		Охорона навколишнього середовища
GRI 303-1	Загальна кількість води, яка забирається з розбивкою за джерелами	СОЦІАЛЬНА ТА ЕКОЛОГІЧНА ВІДПОВІДАЛЬНІСТЬ
		Охорона навколишнього середовища
	GRI 305: Викиди	
GRI 103-1	Пояснення істотної теми та її межі	СОЦІАЛЬНА ТА ЕКОЛОГІЧНА ВІДПОВІДАЛЬНІСТЬ
		Охорона навколишнього середовища
GRI 103-2	Управлінський підхід та його компоненти	СОЦІАЛЬНА ТА ЕКОЛОГІЧНА ВІДПОВІДАЛЬНІСТЬ
		Охорона навколишнього середовища
GRI 103-3	Оцінка підходу управління	СОЦІАЛЬНА ТА ЕКОЛОГІЧНА ВІДПОВІДАЛЬНІСТЬ
		Охорона навколишнього середовища
GRI 305-1	Прямі викиди парникових газів	СОЦІАЛЬНА ТА ЕКОЛОГІЧНА ВІДПОВІДАЛЬНІСТЬ
		Охорона навколишнього середовища
GRI 305-7	Викиди в атмосферу NOx, SOx та інших значущих забруднюючих речовин	СОЦІАЛЬНА ТА ЕКОЛОГІЧНА ВІДПОВІДАЛЬНІСТЬ
		Охорона навколишнього середовища
	GRI 306: Скиди та відходи	
GRI 103-1	Пояснення істотної теми та її межі	СОЦІАЛЬНА ТА ЕКОЛОГІЧНА ВІДПОВІДАЛЬНІСТЬ
		Охорона навколишнього середовища
GRI 103-2	Управлінський підхід та його компоненти	СОЦІАЛЬНА ТА ЕКОЛОГІЧНА ВІДПОВІДАЛЬНІСТЬ
		Охорона навколишнього середовища
GRI 103-3	Оцінка підходу управління	СОЦІАЛЬНА ТА ЕКОЛОГІЧНА ВІДПОВІДАЛЬНІСТЬ
		Охорона навколишнього середовища
GRI 306-1	Загальний об'єм скидання стічних вод	СОЦІАЛЬНА ТА ЕКОЛОГІЧНА ВІДПОВІДАЛЬНІСТЬ
		Охорона навколишнього середовища

Загальні стандартні елементи звітності	Опис показника	Розділ звіту
	GRI 306: Скиди та відходи	
GRI 306-2	Загальна маса небезпечних та безпечних відходів, що утворилися в результаті діяльності	СОЦІАЛЬНА ТА ЕКОЛОГІЧНА ВІДПОВІДАЛЬНІСТЬ
		Охорона навколишнього середовища
GRI 306-3	Значні витоки	СОЦІАЛЬНА ТА ЕКОЛОГІЧНА ВІДПОВІДАЛЬНІСТЬ
		Охорона навколишнього середовища
	GRI 307: Відповідність екологічним нормам	
GRI 307-1	Недотримання екологічних законів та правил	СОЦІАЛЬНА ТА ЕКОЛОГІЧНА ВІДПОВІДАЛЬНІСТЬ
		Охорона навколишнього середовища
	GRI 400: Соціальні	
	GRI 401: Зайнятість	
GRI 103-1	Пояснення істотної теми та її межі	СОЦІАЛЬНА ТА ЕКОЛОГІЧНА ВІДПОВІДАЛЬНІСТЬ
GRI 103-2	Управлінський підхід та його компоненти	СОЦІАЛЬНА ТА ЕКОЛОГІЧНА ВІДПОВІДАЛЬНІСТЬ
GRI 103-3	Оцінка підходу управління	СОЦІАЛЬНА ТА ЕКОЛОГІЧНА ВІДПОВІДАЛЬНІСТЬ
GRI 401-1	Загальна кількість і відсоток найнятих працівників, а також плинність кадрів	СОЦІАЛЬНА ТА ЕКОЛОГІЧНА ВІДПОВІДАЛЬНІСТЬ
GRI 401-2	Пільги, що надаються співробітникам, які працюють на умовах повної зайнятості, та не надаються співробітникам, які працюють на умовах тимчасової або неповної зайнятості	СОЦІАЛЬНА ТА ЕКОЛОГІЧНА ВІДПОВІДАЛЬНІСТЬ
	GRI 402: Взаємовідносини співробітників та керівництва	
GRI 103-1	Пояснення істотної теми та її межі	СОЦІАЛЬНА ТА ЕКОЛОГІЧНА ВІДПОВІДАЛЬНІСТЬ
GRI 103-2	Управлінський підхід та його компоненти	СОЦІАЛЬНА ТА ЕКОЛОГІЧНА ВІДПОВІДАЛЬНІСТЬ
GRI 103-3	Оцінка підходу управління	СОЦІАЛЬНА ТА ЕКОЛОГІЧНА ВІДПОВІДАЛЬНІСТЬ
GRI 402-1	Мінімальний період повідомлення щодо істотних змін в діяльності організації, а також чи визначений він у колективній угоді	СОЦІАЛЬНА ТА ЕКОЛОГІЧНА ВІДПОВІДАЛЬНІСТЬ
	GRI 403: Здоров'я та безпека на робочому місці	
GRI 103-1	Пояснення істотної теми та її межі	СОЦІАЛЬНА ТА ЕКОЛОГІЧНА ВІДПОВІДАЛЬНІСТЬ
		Безпека руху та охорона праці
GRI 103-2	Управлінський підхід та його компоненти	СОЦІАЛЬНА ТА ЕКОЛОГІЧНА ВІДПОВІДАЛЬНІСТЬ
		Безпека руху та охорона праці

Загальні стандартні елементи звітності	Опис показника	Розділ звіту
	GRI 405: Різноманітність та рівні можливості	
GRI 103-3	Оцінка підходу управління	СОЦІАЛЬНА ТА ЕКОЛОГІЧНА ВІДПОВІДАЛЬНІСТЬ
		Безпека руху та охорона праці
GRI 403-2	Види і рівень виробничого травматизму, рівень професійних захворювань і смертельних випадків	СОЦІАЛЬНА ТА ЕКОЛОГІЧНА ВІДПОВІДАЛЬНІСТЬ
		Безпека руху та охорона праці
GRI 403-3	Працівники з високим травматизмом та високим рівнем захворюваності, пов'язаними з родом їх занять	СОЦІАЛЬНА ТА ЕКОЛОГІЧНА ВІДПОВІДАЛЬНІСТЬ
		Безпека руху та охорона праці
GRI 403-4	Відображення питань здоров'я та безпеки в офіційних угодах з профспілками	СОЦІАЛЬНА ТА ЕКОЛОГІЧНА ВІДПОВІДАЛЬНІСТЬ
		Безпека руху та охорона праці
GRI 103-1	Пояснення істотної теми та її межі	СОЦІАЛЬНА ТА ЕКОЛОГІЧНА ВІДПОВІДАЛЬНІСТЬ
GRI 103-2	Управлінський підхід та його компоненти	СОЦІАЛЬНА ТА ЕКОЛОГІЧНА ВІДПОВІДАЛЬНІСТЬ
GRI 103-3	Оцінка підходу управління	СОЦІАЛЬНА ТА ЕКОЛОГІЧНА ВІДПОВІДАЛЬНІСТЬ
GRI 405-1	Склад керівних органів і основних категорій персоналу організації з розбивкою за статтю, віковими групами, приналежність до груп меншин та іншими ознаками різноманітності	НАШ БІЗНЕС
		Корпоративне управління
	GRI 407: Свобода асоціації та ведення колективних переговорів	
GRI 103-2	Управлінський підхід та його компоненти	НАШ БІЗНЕС
		Корпоративне управління
GRI 407-1	Виявлені підрозділи, в яких і постачальники, у яких право на використання свободи асоціації та ведення колективних переговорів може порушуватися або піддаватися істотному ризику, і дії, вжиті для дотримання цих прав	НАШ БІЗНЕС
		Корпоративне управління
	GRI 410: Практики безпеки	
GRI 410-1	Відсоткова частка співробітників служби безпеки, які пройшли формалізоване навчання політикам або конкретним процедурам організації в галузі прав людини	НАШ БІЗНЕС
		Корпоративне управління
	GRI 412: Права людини	
GRI 103-1	Пояснення істотної теми та її межі	СОЦІАЛЬНА ТА ЕКОЛОГІЧНА ВІДПОВІДАЛЬНІСТЬ
GRI 103-2	Управлінський підхід та його компоненти	СОЦІАЛЬНА ТА ЕКОЛОГІЧНА ВІДПОВІДАЛЬНІСТЬ
GRI 103-3	Оцінка підходу управління	СОЦІАЛЬНА ТА ЕКОЛОГІЧНА ВІДПОВІДАЛЬНІСТЬ

Додаток 4. Терміни та скорочення

Автоматизована система управління пересилкою порожніх вагонів (АС УППВ) — система, що здійснює автоматизований розподіл порожніх вагонів під навантаження, відповідно до узгоджених електронних заявок вантажовідправників без участі будь-яких працівників залізниць.

Вантажообіг — обсяг роботи транспорту з перевезень вантажів. Одиницею вимірювання є тонно-кілометр.

Глобальна ініціатива зі звітності (Global Reporting Initiative) — прийнята в міжнародній практиці система звітності щодо економічної, екологічної та соціальної результативності.

Енергоефективність — раціональне використання енергетичних ресурсів, досягнення економічно доцільної ефективності використання існуючих паливно-енергетичних ресурсів при дійсному рівні розвитку техніки та технологій та дотриманні вимог до навколишнього середовища.

Енергоємність — показник, що виражається як співвідношення загальної кількості спожитих енергоресурсів (всіх видів) на виконані обсяги роботи.

Європейський банк реконструкції та розвитку (ЄБРР) — міжнародний фінансово-кредитний інститут, який надає допомогу країнам від Центральної Європи до Центральної Азії для проведення ринкових реформ, активного інтегрування економік цих країн у міжнародні господарські зв'язки.

Європейський інвестиційний банк (ЄІБ) — державна фінансово-кредитна установа Європейського Союзу для фінансування розвитку європейських регіонів у формі довготермінових кредитів.

Зацікавлені сторони (стейкхолдери) — фізичні та/або юридичні особи, а також групи осіб, які своїми діями впливають на діяльність організації і/або відчувають на собі її вплив.

Інтегрований звіт — звіт, який об'єднує всі істотні дані про стратегію організації, корпоративне управління, показники діяльності та перспективи таким чином, щоб вони комплексно демонстрували її економічний, соціальний і екологічний вплив. Звіт дає чітке уявлення про те, яким чином організація створює вартість у даний час і в перспективі.

Істотні аспекти — економічні, екологічні та соціальні аспекти, які впливають на створення компанією додаткової цінності для суспільства в коротко-, середньо- та довгостроковій перспективах.

ЛЕП (Лінія електропередачі) — один з компонентів електричної мережі, призначений для передачі електричної енергії. Розрізняють кабельні та повітряні лінії електропередачі.

Міжнародні стандарти взаємодії з зацікавленими сторонами серії AA1000 — стандарти, призначені для вимірювання результатів діяльності компаній з етичних позицій, надають процедуру і набір критеріїв, за допомогою яких може бути здійснений соціальний і етичний аудит їх діяльності.

Міжнародний банк реконструкції та розвитку (МБРР) — одна з п'яти інституцій Групи Світового банку, заснована в 1945 році. До числа учасників банку входить 188 країн; Україна — учасник з 1992 р.

Моторвагонний рухомий склад (МВРС) — загальна назва рухомого складу залізниць, який має моторні та причепні вагони.

Напіввагон — залізничний вантажний відкритий вагон з високими бортами, призначений для перевезення навалювальних вантажів (руда, вугілля, флюси, лісоматеріали тощо), контейнерів й ін. Відкритий вагон має розвантажувальні люки в підлозі і торцеві стінки, що розкриваються, може мати глухий кузов.

Окремі райони Донецької та Луганської областей (ОРДЛО) — територія Донецької і Луганської областей, на якій відповідно до Закону України «Про особливий порядок місцевого самоврядування в окремих районах Донецької та Луганської областей» запроваджується особливий порядок місцевого самоврядування.

Організація економічного співробітництва та розвитку (ОЕСР) — міжнародна організація, що об'єднує 34 країни світу, більшість з яких є країнами з високим доходом громадян і розглядаються як розвинені.

Паливно-енергетичні ресурси (ПЕР) — сукупність природних і вироблених енергоносіїв, запасена енергія яких при існуючому рівні розвитку техніки і технології доступна для використання в господарській діяльності.

Парниковий газ — газ, що поглинає теплове випромінювання поверхні Землі і хмар і відбиває його назад до Землі. До основних парникових газів в атмосфері Землі належать пари води (H_2O), вуглекислий газ (CO_2), закис азоту (N_2O), метан (CH_4), озон (O_3), гексафторид сірки (SF_6), гідрофторвуглець (ГФВ) і перфторвуглероди (ПФВ).

Пасажирообіг — обсяг роботи транспорту з перевезень пасажирів. Одиницею вимірювання є пасажиро-кілометр.

Перевезення (відправлення) пасажирів — обсяг виконаної роботи з перевезень пасажирів. Визначається за кількістю проїзних квитків, проданих і виданих безкоштовно в даному звітному періоді з урахуванням пасажиро-поїздок, що припадають на цей період, здійснених по групових квитках.

Сигналізація, централізація і блокування (СЦБ) — комплекс технічних засобів, за допомогою яких забезпечується необхідна пропускна спроможність ділянок залізниць та безпечний рух поїздів. За допомогою пристроїв СЦБ виконують автоматичний контроль стану ділянок залізниць з метою передачі усієї інформації локомотивним бригадам та іншим працівникам залізниць.

Система публічних електронних закупівель Prozorro — система публічніх закупівель, ключовий елемент реформи тендерного процесу в електронних публічних і державних закупівлях в Україні.

Смарт-підхід — технологія SMART (СМАРТ) — сучасний підхід до постановки цілей. SMART є абревіатурою, яка розшифровується так: Specific, Measurable, Achievable, Relevant, Time bound.

Спеціальний самохідний рухомий склад (ССРС) — залізничний рухомий склад (мотовози, дрезини, спеціальні автомотриси, самохідні машини) для перевезення матеріалів, потрібних для виконання робіт або доставки працівників підрозділів до місця робіт, залізнично-будівельні машини, що мають автономний двигун з тяговим приводом у транспортному режимі.

Стандарт ISO 26000:2010 — роз'яснює, що таке соціальна відповідальність, а також допомагає компаніям і організаціям підвищувати ефективність діяльності та впроваджувати методи, що підвищують рівень соціальної відповідальності.

Тяговий рухомий склад (ТРС) — прийняте позначення механічних засобів (локомотивів), призначених для переміщення по мережі залізниць несамохідних транспортних засобів (вантажних і пасажирських вагонів, спеціальних машин).

Управління ризиками — це процес прийняття та виконання управлінських рішень, спрямованих на зниження ймовірності виникнення несприятливого результату і мінімізацію можливих втрат, викликаних його реалізацією.

Цілі сталого розвитку (ЦСР) — цільові показники майбутнього міжнародного розвитку, що були ухвалені Організацією Об'єднаних Націй (відомі також як глобальні Цілі сталого розвитку). Вони замінили Цілі розвитку тисячоліття, строк яких закінчився в кінці 2015 року.

Додаток 5. Керівництво

Прізвище, ім'я, по батькові	Посада	Телефон
Кравцов Євген Павлович	В.о. голови правління	(044) 465-00-00
Залєсний Марек Роберт	Член правління	(044) 465-00-01
Пашкевич Ремігіуш Ян	Член правління	(044) 465-00-02
Бужор Олександр Якович	Член правління	(044) 465-00-03
Василевський Іренеуш Станіслав	Член правління	(044) 465-00-04
Михальчук Сергій Дмитрович	Член правління	(044) 465-00-05
Марчек Желько	Член правління	(044) 465-00-06
Бойко Григорій Анатолійович	Директор з інженерно-технічного забезпечення	(044) 465-00-25
Єрьомін Вячеслав Володимирович	Директор операційний	(044) 465-00-12
Саболевський Антон Костянтинович	Директор із стратегічного розвитку та інвестиційної політики	(044) 465-00-14
Толкачов Олександр Володимирович	Директор з пасажирських перевезень	(044) 465-00-15
Черніцький Роман Романович	Директор з інфраструктури	(044) 465-00-16
Морковкін Артем Олександрович	Директор з безпеки	(044) 465-00-17
Козак Євгеній Валерійович	Директор з управління персоналом та соціальної політики	(044) 465-00-18
Рязанцев Андрій Вікторович	Директор з економіки і фінансів	(044) 465-00-19
Резнік Артур Борисович	Директор з правових питань та майнової політики	(044) 465-00-21
Каткова Світлана Євгенівна	Директор з питань інформаційних технологій	(044) 465-00-22
Рябчун Тамара Станіславівна	Головний бухгалтер	(044) 465-00-20
Дьяченко Олена Юріївна	Керівник проекту Проектного офісу	(044) 465-39-44
Молнар Мирослав Мирославович	Директор Офісу корпоративного секретаря	(044) 406-96-70
Потетюєва Марина Володимирівна	Начальник Управління офісом корпоративного секретаря	(044) 406-93-94
Паробок Дмитро Олегович	Директор Департаменту адміністративного забезпечення	(044) 406-95-30

Прізвище, ім'я, по батькові	Посада	Телефон
Ракова Катерина Василівна	Прес-секретар	(044) 465-11-99
Жура Костянтин Васильович	Директор Департаменту інформаційної політики та зв'язків з громадськістю	(044) 309-65-38
Кузьо Володимир Вікторович	Директор Департаменту інвестиційної політики	(044) 465-37-70
Ковтун Володимир Васильович	Директор Департаменту безпеки	(044) 406-90-60
Шайдюк Наталія Миколаївна	Заступник директора Департаменту маркетингу і реклами	(044) 465-03-28
Курінько Ростислав Миколайович	Директор Департаменту корпоративної соціальної відповідальності	(044) 309-70-70
Павлишинець Юрій Вікторович	Директор Департаменту корпоративного управління	(044) 309-73-00
Білоусов Максим Юрійович	Заступник директора Департаменту цінової політики	(044) 465-37-75
Панасенко Олександр Ізмаїлович	Перший заступник директора Департаменту безпеки руху	(044) 465-00-51
Крилюк Василь Миколайович	Начальник Управління екологічного менеджменту	(044) 406-90-46
Мельник Віталій Олександрович	В.о. директора Департаменту управління рухом	(044) 465-01-00
Красноштан Олександр Михайлович	Директор Департаменту з організації внутрішніх та міжнародних пасажирських перевезень	(044) 465-02-00
Іванько Олександр Васильович	Директор Департаменту приміських пасажирських перевезень	(044) 465-13-40
Мірошніков Андрій Миколайович	В.о. директора Департаменту комерційної роботи	(044) 465-12-00
Павлов Сергій Анатолійович	Директор Департаменту локомотивного господарства	(044) 465-02-50
Мотін Олег Ігорович	Директор Департаменту вагонного господарства	(044) 465-03-00
Віннічук Олексій Миколайович	Директор Департаменту колії та споруд	(044) 465-03-50
Котіль Наталія Володимирівна	Начальник Управління статистики	(044) 465-06-22
Бунчуков Олег Анатолійович	Директор Департаменту автоматики та телекомунікацій	(044) 465-05-00
Твердохліб Юрій Михайлович	В.о. директора Департаменту електрифікації та електропостачання	(044) 465-05-25
Скарлат Ольга Вікторівна	Директор Департаменту оплати праці та мотивації персоналу	(044) 406-91-90
Сусленко Валерій Семенович	Директор Департаменту охорони праці та промислової безпеки	(044) 465-13-03
Зубко Володимир Дмитрович	В.о. директора Департаменту реформування та корпоративного розвитку	(044) 465-14-04

Прізвище, ім'я, по батькові	Посада	Телефон
Удовіченко Ольга Сергіївна	Заступник директора Департаменту організаційного розвитку	(044) 309-71-51
Малаков Олександр Володимирович	Перший заступник директора Департаменту стратегічного розвитку та планування	(044) 406-97-70
Василега Людмила Вікторівна	Директор Департаменту розвитку персоналу та кадрової політики	(044) 309-71-00
Безпалько Ольга Миколаївна	Заступник директора з управління персоналом та соціальної політики	(044) 465-04-32
Ступак Едуард Миколайович	Директор Департаменту оперативного моніторингу	(044) 309-79-40
Шиш Володимир Олексійович	В.о. директора Департаменту розвитку і технічної політики	(044) 465-04-00
Шаповалов Вячеслав Володимирович	Директор Департаменту майнової політики	(044) 465-17-75
Клочок Ольга Іванівна	Директор Департаменту бухгалтерського, податкового обліку, звітності та методології	(044) 465-05-51
Малахов Андрій Володимирович	В.о. директора Департаменту казначейства	(044) 465-24-74
Кулачок Володимир Олексійович	В.о. директора Департаменту економіки, планування та бюджетування	(044) 465-36-00
Титорук Тамара Петрівна	В. о. директора Юридичного департаменту	(044) 465-04-33
Паращук Володимир Анатолійович	Начальник Головного управління воєнізованної охорони	(044) 465-06-50
Іваненко Віктор Петрович	Начальник спеціального управління	(044) 465-04-40
Цуканов Олег Васильович	Начальник першого управління	(044) 465-04-50
Возніченко Юрій Дмитрович	В.о. начальника Відділу спеціального зв'язку	(044) 465-06-62
Білоусов Роман Юрійович	Директор Департаменту міжнародного співробітництва	(044) 465-04-20
	Директор Департаменту менеджменту якості продукції та послуг	(044) 309-79-57
Калашникова Лідія Петрівна	Директор Департаменту капітальних вкладень	(044) 465-14-40
Троян Олег Євгенович	Директор Департаменту внутрішнього аудиту та контролю	(044) 465-06-76
Слободянюк Віктор Валерійович	Директор Департаменту будівель та споруд	(044) 465-06-70
	Директор Департаменту матеріально-технічного забезпечення	(044) 465-08-00
Красильніков Владислав Григорович	Начальник Департаменту енергоменджменту	(044) 309-69-76

Додаток 6. Контактна інформація

Контактні дані регіональних філій

Донецька залізниця	84404, м. Лиман, вул. Привокзальна, 22
Львівська залізниця	79000, м. Львів, вул. Гоголя, 1
Одеська залізниця	65012, м. Одеса, вул. Пантелеймонівська, 19
Південна залізниця	61052, м. Харків, вул. Євгена Котляра, 7
Південно-Західна залізниця	01601, м. Київ, вул. Лисенка, 6
Придніпровська залізниця	49038, м. Дніпро, просп. Дмитра Яворницького, 108

Контактні дані приватних акціонерних товариств

ПрАТ «Дніпропетровський тепловозоремонтний завод»	49038, м. Дніпро, вул. Академіка Белелюбського, 7
ПрАТ «Київський електровагоноремонтний завод»	03049, м. Київ, вул. Ползунова, 2
ПрАТ «Запорізький електровозоремонтний завод»	69095, м. Запоріжжя, вул. Залізнична, 2
ПрАТ «Львівський локомотиворемонтний завод»	79018, м. Львів, вул. Залізнична, 1А
ПрАТ «Коростенський завод залізобетонних шпал»	11500, Житомирська обл. м. Коростень, вул. Маяковського, 78
ПрАТ «Гніванський завод спецзалізобетону»	23310, Вінницька обл., м. Гнівань, вул. Промислова, 15
ПрАТ «Київський електротехнічний завод «Транссигнал»	01135, м. Київ, вул. Жилянська, 97

Контактні дані філій

Вінницятрансприлад	21100, м. Вінниця, пл. Привокзальна, 1
Центр управління промисловістю	03038, м. Київ, вул. І. Федорова, 32
Центр з ремонту та експлуатації колійних машин	03126, м. Київ, вул. Качалова, 7
Центральна станція зв'язку	01030, м. Київ, вул. В. Липинського, 5
Відомча воєнізована охорона	03038, м. Київ, вул. І. Федорова, 39
Енергозбут	01135, м. Київ, вул. Жилянська, 97
Центр транспортного сервісу «Ліски»	02092, м. Київ, вул. Довбуша, 22
Рефрижераторна вагонна компанія	08502, Київська обл., м. Фастів, вул. Андрія Шептицького, 1Б
Центр транспортної логістики	03038, м. Київ, вул. І. Федорова, 32
Проектно-конструкторське технологічне бюро інформаційних технологій	01135, м. Київ, вул. Жилянська, 97
Головний інформаційно-обчислювальний центр	01030, м. Київ, вул. І. Франка, 21
Проектно-вишукувальний інститут залізничного транспорту	03038, м. Київ, вул. І. Федорова, 39
Науково-дослідний та конструкторсько-технологічний інститут залізничного транспорту	03038, м. Київ, вул. І. Федорова, 39
Центр професійного розвитку персоналу	19700, Черкаська обл., м. Золотоноша, вул. Черкаська, 14
Медіацентр «Магістраль»	01601, м. Київ, вул. Лисенка, 6
Центр сервісного забезпечення	03038, м. Київ, вул. І. Федорова, 31А
Єдиний розрахунковий центр залізничних перевезень	03049, м. Київ, вул. Уманська, 5
Українська залізнична швидкісна компанія	02096, м. Київ, вул. Привокзальна, 3 (Дарниця)
Центр забезпечення виробництва	03049, м. Київ, Повітрофлотський проспект, 11/15
Дарницький вагоноремонтний завод	02092, м. Київ, вул. Алма-Атинська, 74
Панютинський вагоноремонтний завод	64660, Харківська обл., м. Лозова, смт Панютине, вул. Заводська, 5
Стрийський вагоноремонтний завод	82400, Львівська обл., м. Стрий, вул. Зубенка, 2
Старокостянтинівський завод залізобетонних шпал	31103, м. Старокостянтинів, вул. Гончара, 22
Центр охорони здоров'я	03049, м. Київ, Повітрофлотський проспект, 9
Пасажирська компанія	01032, м. Київ, вул. Симона Петлюри, 2А
Енергоремтранс	21034, м. Вінниця, вул.Станція Вінниця, 10
Центр будівельно-монтажних робіт та експлуатації будівель і споруд	03035, м. Київ, вул. Льва Толстого, 61
Центр діагностики залізничної інфраструктури	03115, м. Київ, вул. Святошинська, 13

Лист для нотатків

Анкета зворотного зв’язку

Шановний читачу!

Щойно Ви ознайомилися з Інтегрованим річним звітом ПАТ «Укрзалізниця» за 2017 рік.

Ми прагнемо до максимально прозорого і чесного діалогу з усіма зацікавленими сторонами і будемо вдячні, якщо Ви допоможете покращити якість звітності Товариства, відповівши на кілька простих запитань.

До якої групи зацікавлених сторін Ви належите?

- ☐ Менеджмент та Персонал
- ☐ Акціонери
- ☐ Державні органи
- ☐ Партнери в сфері перевезень
- ☐ Користувачі послуг вантажних перевезень
- ☐ Пасажири
- ☐ Інвестори
- ☐ Фінансово-кредитні інститути
- ☐ Підрядники та постачальники
- ☐ Населення
- ☐ Громадські організації
- ☐ Засоби масової інформації
- ☐ Сім’ї працівників
- ☐ Міжнародні організації
- ☐ Інша група:

_____

1. Чи знайшли Ви у Звіті істотну інформацію щодо питань, які Вас хвилюють?

_____

_____

- ☐ Повністю
- ☐ Частково
- ☐ Ні
- ☐ Переглянув Звіт

2. Яка інформація, представлена у Звіті, зацікавила Вас найбільше?

_____

_____

3. Яка інформація була для Вас найменш цікавою?

_____

_____

4. Вкажіть теми, які цікавлять Вас, проте не були зазначені у Звіті:

5. Оцініть, будь ласка, цей Звіт за наступними критеріями:

Загальне враження	☐ відмінно	☐ добре	☐ задовільно	☐ погано	☐ важко відповісти
Повнота розкриття інформації, що Вас цікавить	☐ відмінно	☐ добре	☐ задовільно	☐ погано	☐ важко відповісти
Достовірність і об'єктивність інформації	☐ відмінно	☐ добре	☐ задовільно	☐ погано	☐ важко відповісти
Ясність і доступність викладу інформації	☐ відмінно	☐ добре	☐ задовільно	☐ погано	☐ важко відповісти
Структура і зручність пошуку інформації	☐ відмінно	☐ добре	☐ задовільно	☐ погано	☐ важко відповісти
Оформлення та дизайн	☐ відмінно	☐ добре	☐ задовільно	☐ погано	☐ важко відповісти

6. Які рекомендації щодо поліпшення діяльності Товариства Ви хотіли б дати?

7. Інші коментарі та рекомендації щодо Звіту:

8. Якщо Ви хочете отримати відповідь на свої коментарі, будь ласка, залиште Ваші контактні дані:

ПІБ

Організація

Посада

Телефон/e-mail

Також Ви маєте можливість заповнити анкету зворотного зв'язку онлайн, для цього перейдіть за посиланням www.report2017.uz.gov.ua

або використайте QR Code

ДЯКУЄМО ЗА ВАШ ВІДГУК!

Головний офіс ПАТ «Укрзалізниця»

Адреса: 03150, м. Київ, вул. Тверська, 5

Загальні питання:

Прес-центр: тел.: +38 (044) 465 24 28, факс: +38 (044) 465 24 39

Email: uz@uz.gov.ua

Довідкова: тел.: +38 (044) 465 21 11

З інформаційних матеріалів, що містяться у Звіті:

Департамент корпоративної соціальної відповідальності: тел.: +38 (044) 309 70 74

Email: sustainability@uz.gov.ua

Веб-версія звіту: report2017.uz.gov.ua