



Кредитний рейтинг надійності

У 2012 році Укрзалізниця вперше з часу свого створення отримала міжнародні кредитні рейтинги двох найбільших міжнародних рейтингових агентств Fitch Ratings і Standard & Poor's Ratings Services. Таким чином цього року Укрзалізниця отримала позитивну рейтингову оцінку двох провідних світових агентств, що створює сприятливі умови для залучення зовнішніх фінансових інвестицій.

Агентство Fitch Ratings присвоїло Укрзалізниці довгостроковий рейтинг "B-" з прогнозом стабільний, а Standard & Poor's – довгостроковий корпоративний кредитний рейтинг "B-" з прогнозом позитивний.

Довгострокові кредитні рейтинги оцінюють здатність емітента своєчасно виконувати свої боргові зобов'язання. Присвоєння Укрзалізниці рейтингу "B-" означає, що обидва агентства визнали її як надійного платоспроможного емітента.

Міжнародні рейтингові агентства також вказали на сприятливий прогноз зміни рейтингу Укрзалізниці у найближчій час. Прогноз зміни рейтингу Fitch Ratings визначило як "стабільний", а Standard & Poor's – як "позитивний", що вказує на реальну можливість підвищення рейтингу.

Відповідно до міжнародної практики міжнародні кредитні рейтинги необхідні для залучення запозичень із ринків зовнішніх капіталів, а також на виконання вимог Програми реформування залізничної галузі.

Для отримання кредитних рейтингів двох найбільших міжнародних рейтингових агентств Укрзалізниця провела серйозну роботу. Зокрема із 2007 року фінансова звітність складається за міжнародними стандартами. За 2009-2011 роки міжнародні визнані аудиторів з "великої четвірки" підтвердили, що звітність є прозорою, достовірною і повністю відповідає вимогам міжнародних стандартів.

Наявність міжнародних кредитних рейтингів є однією з основних вимог інвесторів

при реалізації схеми боргових інструментів, що служить важливим сигналом для учасників міжнародного фінансового ринку, забезпечує надійний інвестиційний клімат для інвесторів щодо майбутніх запозичень, є більш об'єктивним орієнтиром кредитоспроможності і важливим інструментом для моніторингу власних активів на предмет кредитних ризиків.

При присвоєнні відповідного рейтингу міжнародні агентства звертали увагу на реальну можливість Укрзалізниці у разі необхідності отримувати підтримку від держави.

Варто зауважити, що 9 листопада 2012 року, відповідно до договору, укладеного між Укрзалізницею, залізницями України та "Барклейз Банк Пі-Ел-Сі" (Barclays Plc.), залізниця України своєчасно та в повному обсязі переказали платіж на загальну суму 51,2 млн дол. США на користь "Барклейз Банку Пі-Ел-Сі".

Це останній платіж, здійснений за кредитним договором на загальну суму 550 млн дол. США, підписаним у серпні 2007 року.

Для Укрзалізниці фінансова дисципліна, виконання зобов'язань щодо розрахунків із фінансовими установами, банками та іншими інвесторами є безумовним пріоритетом у роботі.

Нагадаємо, що 18 жовтня 2011 року Укрзалізниця своєчасно та повністю виконала всі зобов'язання із повернення кредиту "Дойче Банку АГ" (Deutsche Bank AG) відповідно до умов кредитного договору, укладеного між Державною адміністрацією залізничного транспорту України та "Дойче Банком АГ" у жовтні 2004 року на суму 700 млн дол. США.

Станом на 1 листопада 2012 року кредитний портфель Укрзалізниці складає 16,4 млрд грн. Боргові інструменти є одним із механізмів реалізації інфраструктурних проектів та оновлення основних фондів галузі.

Облігації Укрзалізниці – вдала інвестиція

Упродовж 10 місяців 2012 року Укрзалізниці вдалося залучити 1,08 млрд грн від розміщення облігацій. Це при тому, що на українському фондовому ринку за три квартали поточного року загалом розміщено облігацій підприємств лише на 11,5 млрд грн.

На фондовому ринку України залізниця України провадить активну емісійну роботу з метою залучення додаткових інвестицій, необхідних для сталого розвитку залізничної галузі та вдосконалення існуючої інфраструктури.

Залучення позичкового капіталу шляхом емісії облігацій фінансисти Укрзалізниці вважають дієвим механізмом в умовах обмежених власних фінансових ресурсів залізниць України.

– Здійснені впродовж 2009-2012 років випуски облігацій з упевненістю можна назвати успішними, оскільки, незважаючи на встановлені невисокі ставки відсоткового доходу (нижчі за середньоринкові) та значні об'єми емісії, у цілому випуски були легко поглинуті ринком, – зазначила начальник Головного фінансово-економічного управління Укрзалізниці Тамара Рябчун.

Випуск облігацій 2011 року шести залізниць на загальну номінальну вартість 1,8 млрд грн був найбільшим серед усіх випусків корпоративних облігацій в Україні у 2011 році. Окрім того, залізниця успішно погасила облігації, випущені в 2009 році, на загальну номінальну вартість 753 млн грн.

– Залізниця України працюють стабільно, своєчасно сплачують відсотковий дохід за залученими запозиченнями та повертають їх у встановлений час. Не зафіксовано жодних прострочень зі сплати відсотків за облігаціями, емітованими залізницями України, та порушень інших прав власників облігацій, що є ознакою надійності емітентів, – повідомила Тамара Рябчун.

Випущені залізницями України облігації знаходяться в обігу та/або на стадії



розміщення:

– облігації з дохідністю 18% річних у гривні, а також HEDGE⁽¹⁾ на рівні 10% річних у доларах США строком обігу до 1 року на загальну номінальну вартість 2,43 млрд грн;

– облігації з дохідністю 14,5% річних у гривні строком обігу до 3 років на загальну номінальну вартість 1,5 млрд грн;

– облігації з дохідністю 19% річних у гривні строком обігу до 3 років та правом офerti через півтора року на загальну номінальну вартість 1 млрд грн.

Відкрите публічне розміщення облігацій проводиться через фондові біржі: ПАТ "Фондова біржа ПФТС" та ПАТ "Фондова біржа "Перспектива". Андеррайтером (торговцем цінними паперами) випусків облігацій ТОВ "Спарта Капітал", з яким залізниця уклали відповідні договори. Відповідно до умов випусків власниками облігацій можуть бути і юридичні, і фізичні особи, резиденти та нерезиденти України.

– Вкладання коштів в облігації залізниць є надійним захистом заощаджень громадян України, у т.ч. працівників залізничного транспорту, що в свою чергу надає додаткову можливість отримувати стабільний щомісячний дохід та зберегти заощадження від знецінення внаслідок валютних коливань, – зазначила начальник Головного фінансово-економічного управління Укрзалізниці.

Приміське сполучення: в інтересах місцевого самоврядування

За прогнозованої річної потреби економіки в перевезенні пасажирів у приміському сполученні в 360,1 млн осіб у 2017 році Укрзалізниця (без оновлення парку приміського рухомого складу) зможе забезпечити перевезення лише 261,2 млн осіб. Така ситуація, за прогнозами спеціалістів, є результатом значного випередження темпів старіння (списання) приміського пасажирського рухомого складу над темпами його оновлення. Такий стан справ склався внаслідок хронічного дефіциту коштів на оновлення парку, у т.ч. і з боку місцевих бюджетів, через хронічну заборгованість із відшкодувань за вже здійснені перевезення пільгових категорій населення та через відсутність державних дотацій за соціальні тарифи.

Залізниця України купують незначну кількість нового рухомого складу для приміських пасажирських перевезень, у той час як ці питання повинні вирішуватися спільно з місцевими органами влади. Упродовж 2011-2012 років закуплено лише 3 рейкових автобуси (1 – одновагонний і 2 – двовагонні). Тоді як списано впродовж цього періоду 201 вагон, у т.ч. 72 дизель-поїзди та 129 вагонів електропоїздів.

Для поступового вирішення проблем

приміського сектора та нормалізації ситуації Укрзалізниця вже подала на розгляд до Міністерства інфраструктури проект плану капітальних інвестицій на 2013 рік, за яким пропонується спрямувати з місцевих бюджетів понад 5,4 млрд грн на оновлення приміського пасажирського рухомого складу. Зокрема пропонується спрямувати ці кошти на закупівлю 23 електропоїздів постійного струму ЕПЛ-2Т, 30 електропоїздів змінного струму ЕПЛ-9Т та на закупівлю 22 рейкових автобусів.

Наразі ситуація у приміському секторі Укрзалізниці залишається складною. Зношеність електропоїздів сягає 81,5%, дизель-поїздів – 93,2%. За межами призначеного виробниками нормативного терміну служби перебуває 57,3% електропоїздів постійного та змінного струмів, 88,7% дизель-поїздів. Наявного парку не вистачає, а той, що є, не відповідає сучасним вимогам із якості та сервісу пасажирських перевезень.

Для виконання планових ремонтів електро- та дизель-поїздів необхідно понад 1,3 млрд грн на рік. Загальна потреба в планових ремонтах приміського рухомого складу Укрзалізниці становить 18645 ремонтів – ця кількість охоплює 95% загального парку.

– Моторвагонний рухомий склад, основ-



на кількість якого розроблялася і постачалася у 1960-1970 роках, застарів морально і фізично. На сьогоднішній день усі типи приміського рухомого складу потребують значних витрат на обслуговування та ремонт. Крім того, старий рухомий склад є енергозатратним, споживає на 15-20% більше електроенергії та дизпалива, ніж сучасні зразки, – наголошують спеціалісти Головного управління приміських пасажирських перевезень Укрзалізниці.

Щоб оптимізувати витрати, гарантувати безпеку руху поїздів та оновлювати рухомий склад, Укрзалізниця змушена зменшувати кількість складів поїздів, переглядати тари-

фи, зменшувати кількість зупинок та кількість вагонів у складах електропоїздів для перевезення пасажирів у приміському сполученні.

Інвентарний парк моторвагонного рухомого складу Укрзалізниці нараховує 1521 секцію або 318 складів електропоїздів, 320 секцій або 174 склади дизель-поїздів, у тому числі 13 рейкових автобусів. За 9 місяців 2012 року залізниця України перевезли 275,3 млн пасажирів у приміському сполученні, з них безкоштовно – 199,8 млн (72,6% від загальної кількості перевезених пасажирів).

За інформацією прес-центру Укрзалізниці