

УДК 338.47

О. М. Стасюк,*к. е. н., старший науковий співробітник відділу розвитку виробничої інфраструктури, Державна установа "Інститут економіки та прогнозування НАН України", м. Київ, Україна
ORCID ID: 0000-0002-4701-5598***Л. Ю. Чмир'єва,***к. е. н., науковий співробітник відділу розвитку виробничої інфраструктури, Державна установа "Інститут економіки та прогнозування НАН України", м. Київ, Україна
ORCID ID: 0000-0003-1811-2409***Н. О. Федяй,***к. е. н., молодший науковий співробітник відділу розвитку виробничої інфраструктури, Державна установа "Інститут економіки та прогнозування НАН України", м. Київ, Україна
ORCID ID: 0000-0002-6529-1078***О. Ф. Ляшенко,***к. е. н., провідний науковий співробітник, відділу розвитку виробничої інфраструктури, Державна установа "Інститут економіки та прогнозування НАН України", м. Київ, Україна
ORCID ID: 0000-0001-7564-2284*

DOI: 10.32702/2306-6806.2021.11.65

АНАЛІЗ ВПЛИВУ РЕГУЛЯТОРНОГО АКТУ ЩОДО ПІДВИЩЕННЯ ВАНТАЖНИХ ЗАЛІЗНИЧНИХ ТАРИФІВ НА ІНТЕРЕСИ ДЕРЖАВИ, СУБ'ЄКТІВ ГОСПОДАРЮВАННЯ ТА ГРОМАДЯН

О. Stasiuk,*PhD in Economics, Senior Researcher of the Department of Development of Industrial Infrastructure, State Organization "Institute of the Economy and Forecasting of the National Academy of Sciences of Ukraine", Ukraine, Kyiv***L. Chmyrova,***PhD in Economics, Researcher of the Department of Development of Industrial Infrastructure, State Organization "Institute of the Economy and Forecasting of the National Academy of Sciences of Ukraine", Ukraine, Kyiv***N. Fediai,***PhD in Economics, Junior Researcher of the Department of Development of Industrial Infrastructure, State Organization "Institute of the Economy and Forecasting of the National Academy of Sciences of Ukraine", Ukraine, Kyiv***O. Lyashenko,***PhD in Economics, Senior Researcher of the Department of Development of Industrial Infrastructure, State Organization "Institute of the Economy and Forecasting of the National Academy of Sciences of Ukraine", Ukraine, Kyiv*

**ANALYSIS OF THE INFLUENCE OF THE REGULATORY ACT REGARDING THE INCREASE
OF TARIFFS OF FREIGHT RAILWAY ON THE INTERESTS OF THE STATE,
BUSINESS ENTITIES AND THE CITIZEN**

У статті здійснено аналіз впливу регуляторного акту щодо підвищення вантажних залізничних тарифів, що передбачено Наказом № 418, на інтереси держави, суб'єктів господарювання та громадян. Це дозволило обґрунтувати прийнятність підвищення тарифів на вантажні залізничні перевезення на сучасному етапі. Оцінку впливу підвищення тарифів вантажних залізничних перевезень на інтереси держави було здійснено з трьох позицій: впливу на міжнародну торгівлю, змін надходжень до бюджетів усіх рівнів, впливу на місце України у міжнародних рейтингах та виконання нею міжнародних зобов'язань відповідно до діючої Методики аналізу регуляторного впливу. Оцінку впливу підвищення тарифів вантажних залізничних перевезень на суб'єктів господарювання — основних споживачів послуг залізничного транспорту було здійснено відповідно до методики, розробленої в ДУ "Інститут економіки та прогнозування НАНУ". Оцінку впливу підвищення тарифів вантажних залізничних перевезень на громадян, наразі, кількісно розрахувати неможливо через складність таких розрахунків.

The article analyzed the impact of the regulatory act on raising freight railway tariffs on the interests of the state, businesses and citizens. This is provided by Order № 418 "On Amendments to the Coefficients Applicable

to the Tariffs of the Collection of Tariffs for the Carriage of Goods by Rail within Ukraine and Related Services". The acceptability of increasing tariffs for rail freight at the present stage is substantiated. The impact of the increase in rail freight tariffs on the interests of the state was assessed from three positions: the impact on international trade; changes in budget revenues at all levels; influence on Ukraine's place in international rankings and its fulfillment of international obligations. The assessment was carried out in accordance with the current Methodology of regulatory impact analysis. The impact assessment of the increase in rail freight rates on railway transport entities was assessed in accordance with the methodology developed by the Institute of Economics and Forecasting of the National Academy of Sciences of Ukraine. The Order applies to a number of goods of the I tariff class. Coal, ore and construction materials have the largest share in rail freight. According to the Table "Input-Output" identified types of economic activity, the functioning of which depends largely on: 1) transportation of coal (electricity, gas, steam and air conditioning supply and manufacture of coke; manufacture of basic metals); 2) transportation of ore and construction materials (manufacture of basic metals; manufacture of fabricated metal products, except machinery and equipment; manufacture of electrical equipment; production of machinery and equipment not included in other groups; electricity, gas, steam and air conditioning supply and manufacture of coke). For these types of economic activity, calculations of changes in the costs of economic activities that consume the most coal, ore and construction materials, from increasing the tariff rate for their transportation by rail. It is impossible to quantify the impact of the increase in rail freight tariffs on citizens due to the complexity of such calculations.

Ключові слова: аналіз регуляторного впливу, вантажні залізничні тарифи, індексація тарифів, міжнародна торгівля, Державний бюджет, місцеві бюджети, система національних рахунків, глобальні індекси.

Key words: regulatory impact analysis, freight railway tariffs, tariff indexation, international trade, National budget, local budgets, system of national accounts, global indices.

ПОСТАНОВКА ПРОБЛЕМИ

Тарифи на вантажні залізничні перевезення є основним джерелом доходів залізничного транспорту — 80,2% у загальній структурі доходів від перевезень. Транспортні тарифи, як форма ціни на транспортні послуги, для транспортного підприємства повинні відшкодувати витрати на здійснення перевезень і отримання прибутку, а для споживачів транспортних послуг — бути доступними та економічно виправданими.

Після підписання Угоди про асоціацію між Україною та ЄС, Україна взяла на себе зобов'язання кардинально реформувати залізничну галузь, відкривши ринок для приватних перевізників та змінивши принципи ціноутворення. В таких умовах, основним викликом є пошук моделі тарифоутворення, що, з одного боку, забезпечила б АТ "Укрзалізниця" необхідне фінансування для розвитку, а з іншого — убезпечила б від економічних шоків, що можуть суттєво вплинути на стійкість економічних процесів та динаміку експорту. Тарифна політика АТ "Укрзалізниця" має дуже важливу роль для економіки держави. Крім того, вона невід'ємно пов'язана з основними активами та рухомим складом АТ "Укрзалізниця", безпосередньо впливаючи на їх потенціал.

Тарифи на залізничні перевезення регулюються Ст. 9 Закону України "Про залізничний транспорт" № 273/96-ВР від 04.07.96. Так, встановлення тарифів на перевезення вантажів, пасажирів, багажу, вантажобагажу залізничним транспортом (за винятком приміських пасажирських перевезень) у межах України здійснюється на підставі бюджетної, цінової та тарифної політики у порядку, що визначає Кабінет Міністрів України.

Чинна система тарифоутворення на вантажні залізничні перевезення включає: 1) державно-регульовані тарифи (розраховуються на основі Збірника тарифів на перевезення вантажів залізничним транспортом у межах України та пов'язані з ними послуги й Коефіцієнтів, що застосовуються до цього Збірника) та 2) вільні тарифи, щодо яких АТ "Укрзалізниця" має право самостійно встановлювати вартість послуг. Проте протягом останніх років все частіше спостерігається тенденція щодо підвищення тарифів на вантажні залізничні перевезення у внутрішньому сполученні з використанням різних інструментів, а саме: індексація тарифів; зміна

коефіцієнтів, що використовуються до Збірника тарифів; зміна умов договору на перевезення вантажу тощо [1]. Кожне підвищення тарифів неоднозначно впливає на інтереси держави, суб'єктів господарювання та громадян.

Згідно останнього підвищення тарифів на вантажні залізничні перевезення, яке відбулося з 17 серпня 2021 р. (Наказ Мінінфраструктури від 11.08.2021 р. № 418 "Про внесення змін до Коефіцієнтів, що застосовуються до тарифів Збірника тарифів на перевезення вантажів залізничним транспортом у межах України та пов'язані з ними послуги" (далі Наказ)), 1) встановлено тариф для вантажів позакласної групи на рівні вантажів 1-го тарифного класу; 2) підвищено на 8% тарифів на перевезення вантажів 1-го та 2-го класів; 3) підвищено на 51,8% тариф на порожній пробіг вантажних вагонів [2].

Пакет документів до Наказу містить Аналіз регуляторного впливу (АРВ) [3]. У АРВ наводиться перелік переваг (Альтернатива 2, яку прийнято, як найбільш оптимальну), яких вдасться досягти після впровадження Наказу, зокрема, для АТ "Укрзалізниця" передбачається отримання додаткових доходів і, як результат — збільшення податкових платежів до Державного бюджету України, збільшення фінансових можливостей для забезпечення ремонту основних засобів та здійснення у 2021—2022 рр. часткової реконструкції колії, стрілочних переводів, реконструкції електричних мереж, технічного переоснащення та ремонту штучних споруд господарства колії, тягових підстанцій, пристроїв СЦБ, модернізації тягового рухомого складу тощо.

Разом з тим АРВ, який повинен бути виконаний відповідно до законодавства України [4], містить деякі неузгодженості, а саме:

по-перше, не повністю здійснено, згідно з методикою проведення АРВ, оцінку впливу на інтереси держави, яка повинна включати: вплив на міжнародну торгівлю; злочинність, зокрема економічні злочини; корупційні можливості; зміни надходжень до бюджетів усіх рівнів; вплив на тіньову економіку; обсяги інвестицій, у тому числі міжнародні; кількість суб'єктів господарювання, що провадять діяльність у певній сфері; вплив на позиції України у міжнародних рейтингах та виконання міжнародних зобов'язань. Натомість, замість

інтересів держави у АРВ більшою мірою представлено інтереси АТ "Укрзалізниця";

по-друге, з АРВ виключено інтереси громадян, які, згідно з методикою проведення АРВ, повинні включати: зміни споживчого вибору та споживчих цін; вплив на отримання інформації споживачами та їх захист; зайнятість, робочі місця; здоров'я, безпеку, права та гідність громадян; екологію та на гендерний баланс;

по-третє, лише частково розглянуто вплив на суб'єктів господарювання в частині впливу на інновації та розвиток, а також доступ до фінансів. Детально розкрито переваги для АТ "Укрзалізниця", тоді як для суб'єктів господарювання — споживачів послуг з перевезення вантажів залізничним транспортом (вантажовідправників, вантажоодержувачів) — визначено лише загальне збільшення їхніх витрат, яке становитиме у 2021 р. 5,2 млрд грн.

Окрім цього, в АРВ кількісно не визначено загальний вплив підвищення тарифів на національну економіку, інтереси держави, певні групи суб'єктів господарювання (основних споживачів зазначених послуг) та громадян.

АНАЛІЗ ОСТАННІХ ДОСЛІДЖЕНЬ І ПУБЛІКАЦІЙ

Дослідженням в галузі аналізу впливу дії регуляторних актів наразі в Україні приділено мало уваги з боку наукової спільноти, не дивлячись на актуальність даного питання. Водночас в світовій практиці ця проблема розробляється на рівні міждержавних організацій, якот: ОЕСР, МБРР, ООН тощо.

МЕТА СТАТТІ

Метою статті є здійснення кількісного та якісного аналізу впливу дії Наказу на інтереси держави, суб'єктів господарювання та громадян, згідно з чинною методикою аналізу регуляторного впливу, а також методикою,

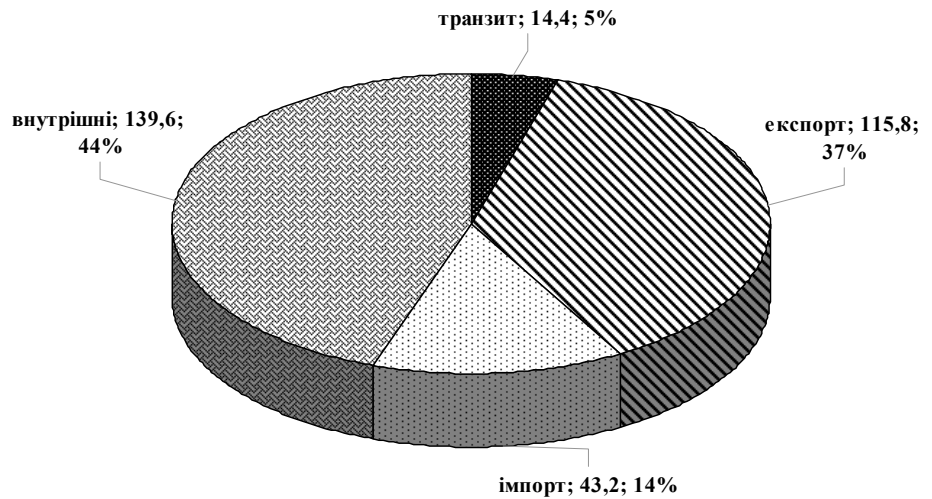


Рис. 1. Структура вантажних перевезень АТ "Укрзалізниця", млн т, %

Джерело: побудовано за даними АТ "Укрзалізниця".

розробленою в ДУ "Інститут економіки та прогнозування НАН України", що сприятиме більш повному визначенню наслідків регуляторних рішень у сфері тарифної політики щодо внутрішніх вантажних залізничних перевезень.

ВИКЛАД ОСНОВНОГО МАТЕРІАЛУ ДОСЛІДЖЕННЯ

Оцінку впливу підвищення тарифів вантажних залізничних перевезень на інтереси держави було здійснено з трьох позицій: впливу на міжнародну торгівлю, змін надходжень до бюджетів усіх рівнів, впливу на місце України у міжнародних рейтингах та виконання нею міжнародних зобов'язань відповідно до чинної Методики аналізу регуляторного впливу.

Вплив на міжнародну торгівлю. АТ "Укрзалізниця" заробляє на експорті вантажів майже 20 млрд грн і для деяких груп вантажів сьогодні є безальтернативним видом перевезень. Частка експорту в структурі вантажних перевезень залізниці становить 37% (у 2019 р. — 115,8 млн т.) (рис. 1).

Таблиця 1. Зміни податкових надходжень до бюджетів усіх рівнів АТ "Укрзалізниця", тис. грн

Податки	АТ «Укрзалізниця» за 2019 р., всього	У т.ч.: перевезення вантажів за 2019 р.	Очікуване збільшення обсягів податкових відрахувань АТ «Укрзалізниця»	Очікувані показники від дії Наказу, 2021 р.
Податок на прибуток	1 759 013	1 411 256	34 713	1 445 969
Податок на додану вартість	7 322 258	5 874 648	144 498	6 019 146
Акцизний податок	1 117	896	0	896
Рентна плата за користування надрами	25 113	20 148	0	20 148
Податок на доходи фізичних осіб	7 083 509	5 683 099	0	5 683 099
Земельний податок	3 811 866	3 058 260	0	3 058 260
Відрахування частини чистого прибутку господарськими товариствами, у статутному капіталі яких більше 50% акцій (часток) належать державі, на виплату дивідендів на державну частку	118 384	94 979	2 336	97 316
Єдиний внесок на загальнообов'язкове державне соціальне страхування	8 264 712	6 630 778	0	6 630 778
Інші податки та збори	746 873	599 216	0	599 216
ВСЬОГО ПОДАТКІВ АТ "УКРЗАЛІЗНИЦЯ"	29 132 845	23 373 282	181 547 ↑	23 554 829

Джерело: розраховано за даними консолідованого фінансового плану АТ "Укрзалізниця" на 2021 р.

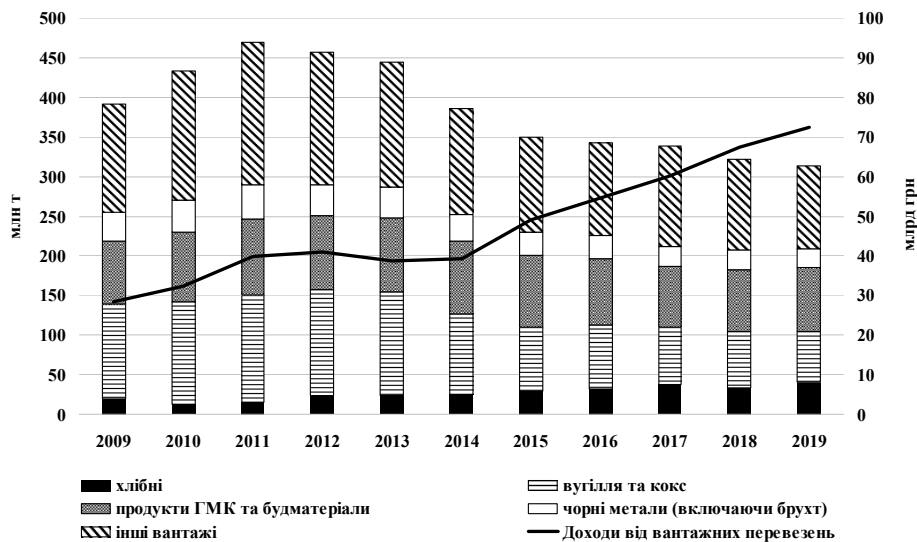


Рис. 2. Структура вантажних перевезень залізничним транспортом та доходи від них у 2009—2019 рр., млн т, млрд грн

Джерело: [8].

Таблиця 2. Позичування України в рейтингу Глобального інноваційного індексу, 2018 р.

Складові Глобального індексу інновацій	Індекс	Місце в рейтингу (126 країн)
Глобальний індекс інновацій, ГІІ	38,52	43
Субіндекс "Внутрішнє середовище для інновацій" (Innovationinputsub-index):	40,45	75
- Інституції	49,1	107
Людський капітал і дослідження	37,9	43
Інфраструктура	38,1	89
- Розвиток ринку	42,7	89
- Розвиток бізнесу	34,5	46

Джерело: за даними [8].

Таблиця 3. Оцінка сектору "Інфраструктура України" у Глобальному інноваційному індексі, 2018 р.

Показник	Оцінка / значення	Ранг
Інфраструктура	38,1	89
1. Загальна інфраструктура	31,4	89
2. Екологічна стійкість	25,1	115

Джерело: за даними [9].

Наприклад, у 2019 р. структура розподілу експортного вантажопотоку зерна за видами транспорту в середньому складала: залізницею — 65%; автотранспортом — 28%; річковим транспортом — 7% [5]. У 2019 р. обсяги перевезення залізничним транспортом залізної і марганцевої руди збільшилися на 2,7%, тоді як чорних металів знизилися на 5% порівняно з 2018 р. [6].

З однієї сторони, для перевезення руди підвищення тарифів буде мати негативний вплив. За розрахунками АТ "Укрзалізниця", витрати металургів на перевезення руди з шахти до порту складуть від 3,75 дол./тону до 5,35 дол./тону [7], але з іншої сторони, наразі АТ "Укрзалізниця" по суті субсидує українські металургійні компанії, що виражається в нижчій вартості їх перевезення у порівнянні з країнами Європи. Орієнтовна вартість перевезення руди по Україні коштує 0,8 центів/т-км, тоді, як по території Словаччини, на заводи якої з України постачається руда, вартість перевезення становить 3,5 центи/т-км, а по території Польщі — 2 центи/т-км. Тож, тарифи на перевезення руди в Україні

нижчі, ніж у конкурентів на міжнародних ринках.

Дія Наказу на першому етапі підвищення тарифів на перевезення позакласних вантажів та вантажів І тарифного класу вплине на собівартість продукції, яка експортується (наприклад, залізної руди), що дещо знизить доходи експортерів, але, з огляду на високі ціни на експортну продукцію на світових ринках, не призведе до втрати конкурентоспроможності української продукції на міжнародних ринках.

Зміни надходжень до бюджетів усіх рівнів. АТ "Укрзалізниця" у 2019 р. було нараховано платежів до бюджетів усіх рівнів на суму понад 29,1 млрд грн. Дія Наказу призведе до збільшення доходів АТ "Укрзалізниця" (табл. 1, рис. 2), а, відповідно, до збільшення податкових відрахувань до Державного бюджету.

Згідно проведених розрахунків, дія Наказу збільшить податкові надходження до бюджетів усіх рівнів на суму 181 547 тис. грн.

Вплив на позиції України у міжнародних рейтингах та виконання міжнародних зобов'язань. Згідно з АРВ до проекту Наказу, Наказ дозволить здійснити у 2021—2022 рр. реконструкцію 365 км колії, капітальний ремонт колії, технічне переоснащення та ремонт штучних споруд господарства колії, реконструкцію електричних мереж, тягових підстанцій, пристроїв СЦБ, модернізацію тягового рухомого складу на суму 11 874,5 млн грн.

Це вплине на позиції України у міжнародних рейтингах, в яких вона представлена та які безпосередньо або частково пов'язані з оцінкою транспортної інфраструктури, в т.ч. залізничної. До глобальних індексів, які фокусуються на оцінюванні інноваційного розвитку країн та регіонів, та які дають можливість виявити перспективність подальшого розвитку інфраструктурних секторів, нарощування їх конкурентоспроможності, загального економічного потенціалу, інноваційності, належать Глобальний інноваційний індекс (Global Innovation Index), Індекс ефективності логістики (Logistics performance index (LPI)) та Глобальний індекс конкурентоспроможності (Global Competitiveness Index (GCI)).

Дослідження позицій України за складовими Глобального інноваційного індексу за останні шість років свідчить про певне поліпшення ситуації. Проте у 2018 р. найслабшими ланками національної інноваційної системи (табл. 2) є державні інституції (107-ме місце), інфраструктура (89-те місце) та розвиток ринку (89-те місце).

Сектор "Інфраструктура" містить сукупність 3-х груп показників, а саме характеристику: 1) інформаційних і комунікаційних технологій; 2) загальної інфраструктури; 3) екологічної стійкості (табл. 3).

Відповідно до Індексу ефективності логістики [10], Україна відноситься до групи країн з обмеженим рівнем розвитку логістичного середовища. У 2018 р. Україна піднялась на 14 позицій, в порівнянні з попереднім періодом. Україна у загальносвітовому рейтингу знаходиться на 66 місці зі 160 країн (табл. 4), зокрема, по міжнародному перевезенню вантажів — 2,83 бали, по логістичній якості і компетентності — 2,84 бали, по відслідковуванню вантажів — 3,11 бали, по своєчасності доставки — 3,42 бали.

Серйозною проблемою у LPI є складова "Інфраструктура", при цьому негативні тенденції за показниками сектору "Залізниця" є найменшими. Внутрішній LPI оцінюється за якістю залізничної інфраструктури, а також якістю та рівнем залізничного обслуговування [10].

Таблиця 4. Рейтинг України по індексу ефективності логістики, 2018 р.

Рейтинг LPI	Показник LPI	Митниця	Інфраструктура	Міжнародні поставки	Логістична якість і компетентність	Контроль	Свочасність
66	2,83	89/2,49	119/2,22	68/2,83	61/2,84	52/3,11	56/3,42

Джерело: за даними [10].

Таблиця 5. Оцінка сектору інфраструктури України у Глобальному індексі конкурентоспроможності

Види транспорту	2011–2012 (142 країни)	2013–2014 (148 країн)	2014–2015 (144 країни)	2015–2016 (140 країн)	2016–2017 (138 країн)	2017–2018 (137 країн)	2019 (141 країна)
Автомобільний	138 ↓	144 ↓	139 ↑	132 ↑	134 ↓	130 ↑	114↑
Залізничний	27 ↑	25 ↑	25 =	28 ↓	34 ↓	37 ↓	25↑

Джерело: складено за даними [11].

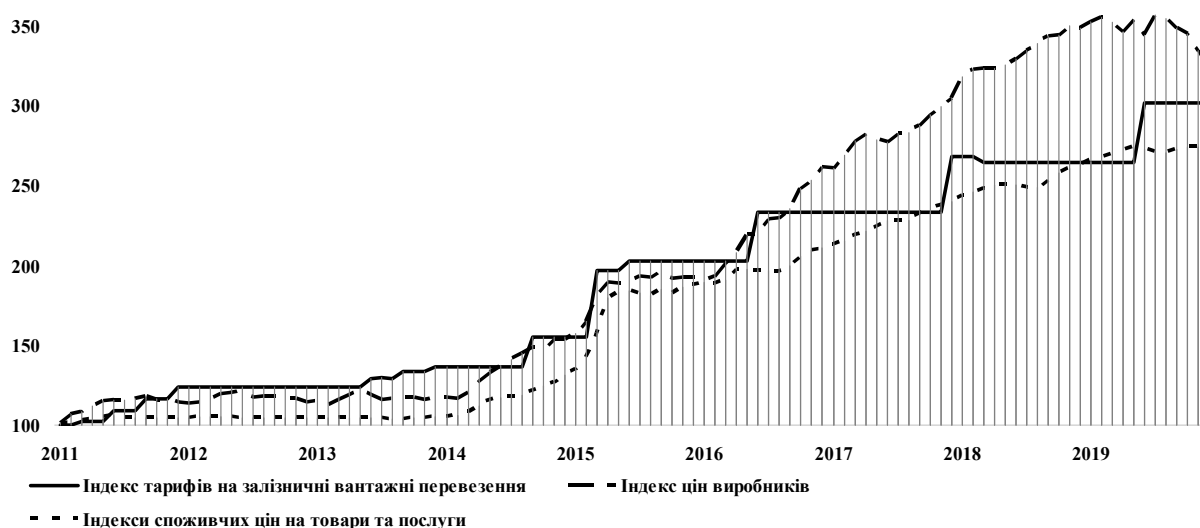


Рис. 3. Динаміка індексів тарифів на залізничні вантажні перевезення, цін виробників та споживчих цін на товари та послуги, за 2011–2019 рр., % до грудня 2010 р.

Джерело: побудовано за даними Державної служби статистики України та [15].

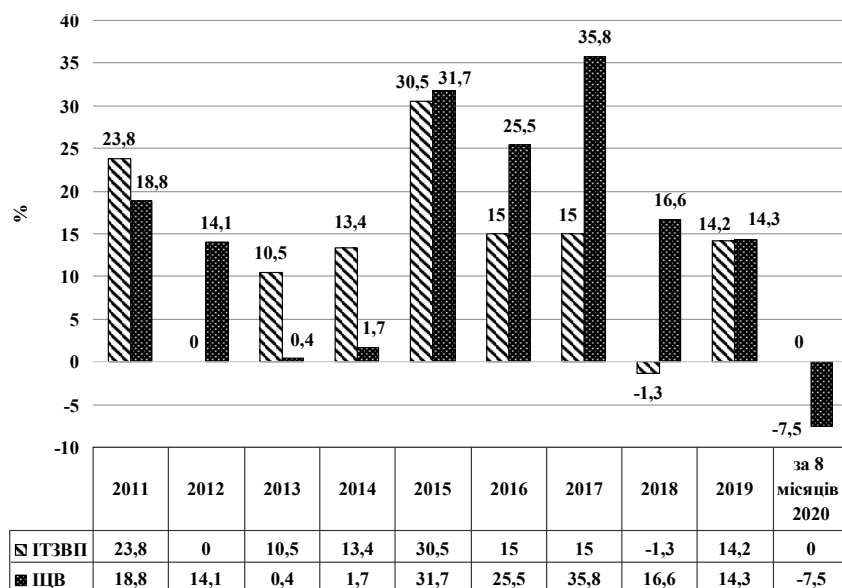


Рис. 4. Динаміка індексу тарифів залізничних перевезень у порівнянні з індексом цін виробників в Україні, %

Джерело: побудовано за даними [15].

Глобальний індекс конкурентоспроможності розробляється Всесвітнім економічним форумом, як синтетичний індекс та базується на розрахунку рейтингу країн за більш ніж 100 індикаторами в 12 секторах, серед яких є інфраструктура. Згідно з Глобальним звітом конкурентоспроможності, Україна у 2017–2018 рр. посіла 81 місце в світовому рейтингу. Загалом за період з 2009 р. по 2018 р. можна спостерігати, що це місце коливається між сьомим та восьмим десятками.

Якість інфраструктури є базовим фактором конкурентоспроможності. Характеристика інфраструктури оцінюється за якістю автошляхів, залізничної та портової інфраструктур тощо. За субіндексом "Інфраструктура" Україна посіла в 2009–2010 рр. 79 місце, а у 2017–2018 рр. — 88 (табл. 5).

Лише один показник з транспортної інфраструктури вводить нашу країну в перших чотирьох десятках найкращих — показник якості залізничної інфраструктури (кількісні показники, як-от: довжина, щільність залізничних колій, осьове навантаження дозволяють Ук-

Таблиця 6. Розподіл вантажів за тарифними класами

Позакласні	I	II	III
Сіль кухонна; гранітний відсів; перліт; щебінь; зола, шлаки, пісок	Вантажі в мішках; ліс-кругляк; руда; вугілля, сланці, торф навалом; пісок; камінь; наповнювачі пористі, цегла, цемент; вапняк; азбест; слюда; аміак, азотні добрива, сірка, хлорид сірки, магнею	Зерно і насіння; овочі; фрукти та ягоди; рогата худоба; сіно, солома, корми; органічні добрива; пиломатеріали; саджанці; дерев'яна тара; руди кольорових металів; кокс; нафта; асфальт, гудрон; гіпс, вапно, крейда, пемза; шифер і черепиця; будматеріали; легкові автомобілі; вугілля деревне; кислоти та оксиди; макуха і шрот, борошно; жири і сало; жива риба; безалкогольні напої; вода, лід; скляна тара; рейки, хлор; меляса	Горіхи; тютюн; розсада, пух і перо, шкіра та хутро; посуд; книги; музичні, спортивні інструменти, іграшки; фанера і шпон; будинки; целюлоза, папір; бензин, дизпаливо; труби; скло та кераміка; чавун, сталь в злитках, феросплави, чорні метали та брут чорних металів; с/г машини, трактори, обладнання, котли, локомотиви, крани; металеві конструкції; апарати та прилади; медикаменти, косметика, мило; гумові вироби; смола, пластмаса; вино, пиво, горілка; сірка; тканини

Джерело: складено за даними [17; 18].

раїні входити в 10—15 найкращих країн). Ранг було знижено з 30-го у 2009—2010 рр. до 37-го у 2017—2018 рр. У 2019 р. Україна значно покращила свій рейтинг за субіндексом "Інфраструктура" в даному Індексі.

Позиції України в даних Глобальних індексах можуть мати в перспективі вищий рейтинг завдяки покращенню якості залізничної інфраструктури, що пов'язано з збільшенням капітальних інвестицій за рахунок підвищення тарифів на залізничні перевезення відповідно до Наказу. Це сприятиме покращенню іміджу України, як держави зі сприятливими умовами ведення бізнесу і як транзитної держави.

Оцінку впливу підвищення тарифів вантажних залізничних перевезень на суб'єктів господарювання — основних споживачів послуг залізничного транспорту було здійснено відповідно до розробленої в ДУ "Інститут економіки та прогнозування НАНУ" методики [12].

Дія Наказу впливає не лише на фінансові результати АТ "Укрзалізниця", а й на фінансові результати інших суб'єктів господарювання (споживачів), які користуються послугами з перевезення своїх вантажів. Результатом дії Наказу фактично буде перерозподіл фінансових ресурсів у бік збільшення доходів АТ "Укрзалізниця" і збільшення витрат споживачів їхніх послуг. Основними споживачами послуг АТ "Укрзалізниця" є суб'єкти господарювання промисловості.

АТ "Укрзалізниця" відстоює позицію щодо необхідності введення автоматичної індексації тарифів на вантажні перевезення, бо, на їх думку, залізничні тарифи мають співвідноситися із собівартістю продукції виробників. Автоматична індексація вантажного залізничного тарифу на індекс цін виробників надасть процесу ціноутворення передбачуваності та зніме політичний тиск [13].

З позиції деяких суб'єктів господарювання, індекс цін виробників, як індикатор змінення цін на послуги АТ "Укрзалізниця", не відображає об'єктивну структуру витрат підприємства, більшою частиною витрат, якого є фонд оплати праці, який не залежить від індексу цін виробників, і на який впливає індекс споживчих цін, який, наприклад, у 2019 р. був набагато нижчий, ніж зростання промислових цін. Прив'язка вантажних залізничних тарифів до індексу цін виробників промислової продукції може призвести до зниження конкурентоспроможності більшої частини секторів економіки України на внутрішньому і світових ринках [14] (рис. 3).

В АРВ до Наказу проводиться аналіз тарифів на вантажні перевезення з прив'язкою до індексу цін виробників та зазначається, що з 2009 р. по 2020 р. зростання

індексу цін виробників випереджає індекс тарифів на перевезення вантажів залізничним транспортом.

Потрібно зазначити, що індексація тарифів на вантажні залізничні перевезення відбувалася з 2011 по 2019 рр. не прогнозовано та нижче рівня індексу цін виробників (рис. 4).

Оскільки вплив на вантажовідправників та вантажодержувачів від передбаченого Наказом підвищення тарифів може бути неоднозначним, авторами проведено відповідні розрахунки, що дало змогу оцінити можливий вплив на галузі, вантажі яких входять у тарифні класи для яких передбачається підвищення тарифів.

Дія Наказу вплине на суб'єктів господарювання, особливо тих, які не мають альтернатив для перевезення іншими видами транспорту. Найбільшою мірою, це стосується позакласних вантажів та вантажів I тарифного класу (табл. 6). Саме для цих груп вантажів частка транспортної складової у ціні продукції є найбільшою. Для залізничної сировини та вугілля вона становить відповідно 5% та 4%, тоді як, для перевезення позакласних вантажів, зокрема щебеню та вапняку, складає відповідно 19% та 13% та є найвищою [16]. Дія Наказу збільшить частку транспортної складової у загальних обсягах витрат, отже, буде найбільш відчутною для

Таблиця 7. Розрахунок зміни витрат видів економічної діяльності, які найбільше споживають вугілля, від збільшення ставки тарифу на перевезення вугілля залізничним транспортом, 2021 р.

Показник	
Очікувані додаткові доходи АТ «Укрзалізниця», згідно з АРВ, від перевезення вантажів у внутрішньому сполученні, млн грн	1 783
Сукупні витрати на транспорт та складське господарство групи ВЕД I, млн грн	31 732
Розрахункові показники:	
Частка вугілля у загальній структурі перевезень вантажів АТ «Укрзалізниця», %	19,0
Очікуваний дохід АТ «Укрзалізниця» від перевезення вугілля при збільшенні ставки тарифу на вантажні залізничні перевезення відповідного тарифного класу, млн грн	338,8
Очікувані сукупні витрати на транспорт та складське господарство групи ВЕД I, млн грн	32 070,8
Приріст сукупних витрат на транспорт та складське господарство групи ВЕД I, %	101,1↑

Джерело: розраховано за даними Державної служби статистики України.

Таблиця 8. Розрахунок внеску видів економічної діяльності, які найбільше споживають вугілля, у ВВП України з урахуванням збільшення ставки тарифу на перевезення вугілля залізничним транспортом

Показник	№ рядка	2019 р.	Вплив зміни тарифів згідно Наказу
Сукупні витрати на транспорт та складське господарство групи ВЕД I, млн грн	1	31 732	
Очікувані сукупні витрати на транспорт та складське господарство групи ВЕД I, млн грн	2		32 070,8
Додана вартість групи ВЕД I, млн грн	3	189 200	
Податки на продукти, млн грн	4	20 572	
Субсидії на виробництво, млн грн	5	-5 406	
ВДВ України, млн грн	6	3 422 830	
ВВП (у фактичних цінах; млн грн)	7	3 978 400,3	
Розрахункові показники:			
Додана вартість групи ВЕД I з урахуванням збільшення сукупних витрат за рахунок підвищення ставки тарифу на перевезення вугілля залізничним транспортом, млн грн	8		188 861,2
Внесок групи ВЕД I у ВВП (3+4-5), млн грн	9	204 366,0	204027,2
Частка групи ВЕД I у ВДВ України, %	10	5,97	5,96
Частка групи ВЕД I в структурі ВВП України, %	11	5,14	5,13
ВПЛИВ НА ВВП, в.п.	12		0,01↓

Джерело: розраховано за даними Державної служби статистики України.

суб'єктів господарювання, які закупають продукцію, що відноситься до групи позакласних вантажів.

Дія Наказу стосується низки вантажів I тарифного класу, серед яких найбільшу частку в вантажних залізничних перевезеннях мають вугілля, руда та будівельні матеріали (цемент), тому, згідно Таблиці "витрати-випуск" (у цінах споживачів), визначено види економічної діяльності (ВЕД), функціонування яких найбільшою мірою залежить від:

— перевезення вугілля: 1) постачання електроенергії, газу, пари та кондиційованого повітря; 2) виробництво коксу та коксопродуктів; 3) металургійне виробництво (група ВЕД I);

— перевезення руди і будівельних матеріалів (цементу): 1) металургійне виробництво; 2) виробництво готових металевих виробів, крім машин і устаткування; 3) виробництво електричного устаткування; 4) виробництво машин і устаткування, не віднесених до інших угруповань; 5) постачання електроенергії, газу, пари та кондиційованого повітря; 6) будівництво (група ВЕД II).

Таблиця 9. Розрахунок зміни витрат видів економічної діяльності, які найбільше споживають руди і будівельні матеріали (цемент), від збільшення ставки тарифу на перевезення руди і будівельних матеріалів (цементу) залізничним транспортом, 2021 р.

Показник	
Очікувані додаткові доходи АТ «Укрзалізниця», згідно з АРВ, від перевезення вантажів у внутрішньому сполученні, млн грн	1 783
Сукупні витрати на транспорт та складське господарство групи ВЕД II, млн грн	55 836
Розрахункові показники:	
Частка руди і будівельних матеріалів (цементу) у загальній структурі перевезення вантажів АТ «Укрзалізниця», %	26,0
Очікуваний дохід АТ «Укрзалізниця» від перевезення руди і будівельних матеріалів (цементу) за рахунок збільшення ставки тарифу на вантажні залізничні перевезення відповідного тарифного класу, млн грн	463,6
Очікувані сукупні витрати на транспорт та складське господарство групи ВЕД II, млн грн	56 299,6
Приріст сукупних витрат на транспорт та складське господарство групи ВЕД II, %	100,8↑

Джерело: розраховано за даними Державної служби статистики України.

Отже, збільшення ставки тарифу на перевезення цих вантажів залізничним транспортом матиме найбільший вплив на окреслені види економічної діяльності.

Виходячи з обмежених офіційних статистичних даних, та беручи до уваги, що в обрахунках для оцінки можливого впливу Наказу видах економічної діяльності, значну частку складають приватні підприємства, що унеможлиблює визначення суб'єкта на кого лягають витрати з перевезення, як-от: це визначається умовами контракту, то проведені розрахунки містять певні похибки. Попри це, проведені розрахунки показують вплив цього Наказу на суб'єктів господарювання через збільшення їх сукупних витрат, а відповідно, вплив на ВВП.

Збільшення ставки тарифу на перевезення вугілля залізничним транспортом, згідно з розрахунками, показує сукупне зростання витрат на транспорт та складське господарство тих видів економічної діяльності, які є найбільшими споживачами вугілля, на 1,1% (табл. 7).

Зростання сукупних витрат на транспорт та складське господарство таких видів економічної діяльності — постачання електроенергії, газу, пари та кондиційованого повітря; виробництва коксу та коксопродуктів; металургійного виробництва, зменшить їх частку у ВВП України на 0,01 в.п. (табл. 8).

Внесені зміни до Коефіцієнтів, що застосовуються до тарифів Збірника тарифів на перевезення вантажів залізничним транспортом у межах України та пов'язані з ними послуги, збільшать сукупні витрати металургійного виробництва; виробництва готових металевих виробів, крім машин і устаткування; виробництва електричного устаткування; виробництва машин і устаткування, не віднесених до інших угруповань; постачання електроенергії, газу, пари та кондиційованого повітря; будівництва на 0,8% (табл. 9).

Підвищення вартості перевезення руди і будівельних матеріалів (цементу) залізничним транспортом зменшить частку у ВВП України на 0,012 в.п. таких видів економічної діяльності: металургійне виробництво; виробництво готових металевих виробів, крім машин і устаткування; виробництво електричного устаткування; виробництва машин і устаткування, не віднесених до інших угруповань; постачання електроенергії, газу, пари та кондиційованого повітря; будівництво (табл. 10).

Згідно з розрахунками, дія Наказу збільшить витрати видів економічної діяльності, що оцінювалися, зокрема, постачання електроенергії, газу, пари та кондиційованого повітря; виробництва коксу та коксопродуктів; металургійне виробництво (група ВЕД I) на 1,1%; металургійного виробництва; виробництва готових металевих виробів, крім машин і устаткування; виробництва електричного устаткування; виробництва машин і устаткування, не віднесених до інших угруповань; постачання електроенергії, газу, пари та кондиційованого повітря; будівництва (група ВЕД II) — на 0,8%, а відповідно, внесок у ВВП цих видів економічної діяльності сумарно зменшиться на 0,022 в.п.

На цьому етапі кількісно розрахувати економічний вплив Наказу на громадян неможливо через складність таких розрахунків. Припускаємо, що можна очікувати зростання цін на: 1) електроенергію через підвищення тарифів на перевезення вугілля; 2) квадратний метр житла через підвищення тарифів на перевезення деяких будівельних матеріалів тощо. Підвищення тарифів на перевезення вантажів матиме вплив і на громадян, який може проявитися у підвищенні цін на кінцеву про-

дукцію, що, відповідно, призведе до збільшення витрат населення.

Узагальнені результати виконаних нами оцінок можливого впливу Наказу для сфер інтересів держави, суб'єктів господарювання і громадян за кількісними і якісними показниками для вибраної в АРВ альтернативи представлені нижче в табличній формі згідно Методики проведення аналізу регуляторного впливу (табл. 11).

ВИСНОВКИ З ПРОВЕДЕНОГО ДОСЛІДЖЕННЯ

Вплив Наказу на сферу інтересів держави оцінюється як позитивний, що проявляється збільшенням податкових надходжень до Державного бюджету на суму 181 547 тис. грн; підвищенням позиції України у світових рейтингах на основі Глобального інноваційного індексу, Індексу ефективності логістики та Глобального індексу конкурентоспроможності; покращенням іміджу України, як держави зі сприятливими умовами ведення бізнесу і, як транзитної держави. Підвищення тарифів на перевезення позакласних вантажів та вантажів I тарифного класу вплине на ціну продукції, яка експортується (наприклад, залізної руди). Проте це не призведе до втрати конкурентоспроможності української продукції на міжнародних ринках.

Вплив Наказу на сферу інтересів суб'єктів господарювання збільшить частку транспортної складової, а відповідно, і обсяги витрат будуть більш відчутними для них. Згідно з розрахунками збільшаться витрати групи ВЕД I на 1,1% та групи ВЕД II на 0,8%, а відповідно, вплив на ВВП цих видів економічної діяльності сумарно зменшиться на 0,022 в.п.

Натомість прийнятий Наказ призведе до зростання на 0,049 в.п. частки АТ "Укрзалізниця" у ВВП. У такий спосіб відбудеться перерозподіл фінансових ресурсів, наслідком чого буде збільшення доходів АТ "Укрзалізниця" та підтримка у задовільному стані основних об'єктів залізничної інфраструктури.

Вплив Наказу на сферу інтересів громадян призведе до збільшення витрат населення через підвищення цін на кінцеву продукцію.

Таблиця 10. Розрахунок внеску видів економічної діяльності, які найбільше споживають руди і будівельних матеріалів (цементу), у ВВП України з урахуванням збільшення ставки тарифу на перевезення руди і будівельних матеріалів (цементу) залізничним транспортом

Показник	№ рядка	2019 р.	Вплив зміни тарифів згідно Наказу
Сукупні витрати на транспорт та складське господарство групи ВЕД II, млн грн	1	55 836	
Очікувані сукупні витрати на транспорт та складське господарство групи ВЕД II, млн грн	2		56 299,6
Додана вартість групи ВЕД II, млн грн	3	349681	
Податки на продукти, млн грн	4		
Субсидії на виробництво, млн грн	5		
ВДВ України, млн грн	6	3 422 830	
ВВП (у фактичних цінах; млн грн)	7	3 978 400,3	
Розрахункові показники:			
Додана вартість групи ВЕД II, млн грн	8		58 536,08
Внесок групи ВЕД II у ВВП (3+4-5), млн грн	9	419 111,00	418 647,42
Частка групи ВЕД II у ВДВ України, %	10	12,24	12,23
Частка групи ВЕД II в структурі ВВП України, %	11	10,53	10,52
ВПЛИВ НА ВВП, в.п.	12		0,012↓

Джерело: розраховано за даними Державної служби статистики України.

Проте не менш важливим є державний, корпоративний та громадський контроль за тим, щоб додаткові доходи від підвищення тарифів на залізничні вантажні перевезення були направлені на формування інвестиційного ресурсу та спрямовувалися на інвестиційний розвиток залізничної галузі (закупівля локомотивів, збільшення показників обороту вагонів тощо).

Література:

1. Стасюк О.М., Чмирьова Л.Ю., Федяй Н.О. Оцінка діючих регуляторних рішень АТ "Укрзалізниця" в сфері тарифної політики щодо вантажних залізничних перевезень. Review of transport economics and management. 2021. № 5 (21). С. 70—83.
2. Стартував перший етап підвищення тарифів на вантажні перевезення залізницею. Міністерство інфраструктури України. 2021. URL: <https://mtu.gov.ua/news/33015.html>
3. "Про внесення змін до Коефіцієнтів, що застосовуються до тарифів Збірника тарифів на перевезення вантажів залізничним транспортом у межах України та

Таблиця 11. Узагальнені результати оцінки можливого впливу Наказу на сфері інтересів держави, суб'єктів господарювання, громадян

Вид альтернативи	Вигоди	Витрати
Оцінка можливого впливу Наказу на сферу інтересів держави		
Альтернатива 2 (згідно з АРВ до Наказу)	Покращенню іміджу України як держави зі сприятливими умовами ведення бізнесу і як транзитної держави. Покращення позицій України у світових рейтингах. Збільшення податкових надходжень до державного бюджету на суму 181 547 тис. грн. Збереження конкурентоспроможності української продукції на міжнародних ринках	Підвищення собівартості продукції (наприклад, залізної руди), яка експортується на міжнародні ринки. Зниження доходів експортерів
Оцінка можливого впливу Наказу на сферу інтересів суб'єктів господарювання		
Альтернатива 2 (згідно з АРВ до Наказу)	Збільшення доходів АТ «Укрзалізниця». Підтримка у задовільному стані основних засобів об'єктів залізничної інфраструктури	Збільшення частки транспортної складової у кінцевій вартості продукції. Збільшення обсягу витрат для: - групи ВЕД I на 1,1% - група ВЕД II на 0,8%. Сумарне зменшення впливу на ВВП цих ВЕД на 0,022 в.п.
Оцінка можливого впливу Наказу на сферу інтересів громадян		
Альтернатива 2 (згідно з АРВ до Наказу)		Підвищення цін на кінцеву продукцію. Збільшення витрат населення

Джерело: складено авторами.

пов'язані з ними послуги": Проект наказу Міністерства інфраструктури України. Офіційний сайт Міністерства інфраструктури України. URL: <https://mtu.gov.ua/projects/291/>

4. "Про затвердження методик проведення аналізу впливу та відстеження результативності регуляторного акта": Постанова КМУ від 11.03.2004 р. № 308. Офіційний сайт Верховної Ради України. 2004. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/308-2004-%D0%BF#Text>

5. Обсяг перевезень зерна і продуктів перемолу залізницею в червні 2020 року. Zernovoz.ua. 2020. URL: <https://zernovoz.ua/blog/monitoring-1/post/obsiag-perevezen-zerna-i-produktiv-peremolu-zaloznitseiu-v-cherвні-2020-roku-184#wrap>

6. У 2019 році залізничні перевезення металів знизилися на 5%. GMK center. 2019. URL: <https://gmk.center/ua/news/u-2019-roci-zaloznichni-perevezennya-metaliv-znizilisya-na-5/>

7. Вінничук Ю. Чому Укрзалізниця хоче підняти вантажні тарифи для олігархів. Бізнес Цензор. 2020. URL: <https://biz.censor.net/r3222391>

8. Уряд спрогнозував наслідки кризи для Укрзалізниці. Rail.insider. 2020. URL: <https://railinsider.com.ua/uryad-sprognozuvav-naslidky-kryzy-dlya-ukrzaliznyczy/>

9. Global Innovation Index. Global Innovation Index. URL: <http://www.globalinnovationindex.org/Home>

10. Індекс ефективності логістики. The World Bank. URL: <http://www.worldbank.org/eca>

11. The Global Competitiveness Report 2011—2012, 2012—2013, 2014—2015, 2015—2016, 2016—2017, 2017—2018, 2019. WEF. 2019. URL: www.weforum.org

12. Ляшенко О.Ф. Методический подход к оценке последствий регуляторных решений для социально-экономического развития. Материалы XXII Международной научной конференции "Проблемы прогнозирования и государственного регулирования социально-экономического развития", г. Минск. 2021. Т. 2. С. 48—50.

13. Автоматична індексація залізничного тарифу на індекс цін виробників надає процесу ціноутворення передбачуваності та знімає політичний тиск, — Шевкі Аджунер. Офіційний Сайт АТ "Укрзалізниця". 2019. URL: https://www.uz.gov.ua/press_center/up_to_date_topic/491114/

14. Левкович В. Надо поделиться: почему "Укрзалізниця" хочет повысить тарифы на грузоперевозки. Delo.ua. 2019. URL: <https://delo.ua/business/nado-podelitsja-rochemu-ukrzaliznicja-hochet-pov-350642/>

15. Ставки, індекси, тарифи. МінфінМедіа. URL: <https://index.minfin.com.ua/>

16. Шкляр А. Нова Тарифна Політика Укрзалізниці: Як Знайти Баланс з Національною Економікою. Vox Україна. 2015. URL: <https://voxukraine.org/uk/nova-taryfna-polityka-ukrzaliznytsi-ua/>

17. Коєфіцієнти, що застосовуються до тарифів Збірника тарифів на перевезення вантажів залізничним транспортом у межах України та пов'язані з ними послуги. Офіційний сайт Верховної Ради України. 2021. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/z0341-09#n4>

18. Єдина тарифно-статистична номенклатура вантажів. Офіційний сайт АТ "Укрзалізниця". URL: https://www.uz.gov.ua/cargo_transportation/legal_documents/nomenklatura/changes_etcnb/

References:

1. Stasiuk, O.M., Chmyrova, L.U. and Fediai, N.O. (2021), "Assessing regulatory decisions in force taken by Ukrzaliznytsia (Ukrainian railways) JSC governing tariff policy regarding rail freight transport", Review of transport economics and management, vol. 5 (21), pp. 70—83.

2. The official site of the Ministry of Infrastructure of Ukraine (2021), "The first stage of raising tariffs for freight transportation by rail has started", available at: <https://mtu.gov.ua/news/33015.html> (Accessed 2 November 2021).

3. The official site of the Ministry of Infrastructure of Ukraine (2021), "Draft order of the Ministry of Infra-

structure of Ukraine "On Amendments to the Coefficients Applicable to the Tariffs of the Collection of Tariffs for the Carriage of Goods by Rail within Ukraine and Related Services", available at: <https://mtu.gov.ua/projects/291/> (Accessed 2 November 2021).

4. Cabinet of Ministers of Ukraine (2004), Resolution "About the statement of methods of carrying out the analysis of influence and tracking of efficiency of the regulatory act", available at: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/308-2004-%D0%BF#Text> (Accessed 2 November 2021).

5. Zernovoz.ua (2020), "The volume of grain and grain products transported by rail in June 2020", available at: <https://zernovoz.ua/blog/monitoring-1/post/obsiag-perevezen-zerna-i-produktiv-peremolu-zaloznitseiu-v-cherвні-2020-roku-184#wrap> (Accessed 2 November 2021).

6. GMK center (2019), "In 2019, rail transportation of metals decreased by 5%", available at: <https://gmk.center/ua/news/u-2019-roci-zaloznichni-perevezennya-metaliv-znizilisya-na-5/> (Accessed 2 November 2021).

7. Vinnichuk, Y. (2020), "Why Ukrzaliznytsia wants to raise freight rates for oligarchs", Business Censor, available at: <https://biz.censor.net/r3222391> (Accessed 2 November 2021).

8. Rail.insider (2020), "The government predicted the consequences of the crisis for Ukrzaliznytsia", available at: <https://railinsider.com.ua/uryad-sprognozuvav-naslidky-kryzy-dlya-ukrzaliznyczy/> (Accessed 2 November 2021).

9. Global Innovation Index (2021), available at: <http://www.globalinnovationindex.org/Home> (Accessed 2 November 2021).

10. The World Bank (2018), "Logistics performance index", available at: <http://www.worldbank.org/eca> (Accessed 2 November 2021).

11. World Economic Forum (2019), "The Global Competitiveness Report 2011—2012, 2012—2013, 2014—2015, 2015—2016, 2016—2017, 2017—2018, 2019", available at: www.weforum.org (Accessed 2 November 2021).

12. Liashenko, O.F. (2021), "Methodological approach to assessing the consequences of regulatory decisions for socio-economic development", Materyaly XXII Mezhdunarodnoj naučnoj konferentsiyi, Problemy prohnovyrovannya y hosudarstvennoho rehulyrovannya sotsyal'no-ekonomycheskoho razvytyia [Materials of the XXII International Scientific Conference. Problems of Forecasting and State Regulation of Socio-Economic Development], Minsk, Republic of Belarus, October 21—22, vol. 2, pp. 48—50.

13. The official site Joint stock company "Ukrzaliznytsia" (2019), "Automatic indexation of the railway tariff to the producer price index gives the pricing process predictability and relieves political pressure, — Shevki Adjuner", available at: https://www.uz.gov.ua/press_center/up_to_date_topic/491114/ (Accessed 2 November 2021).

14. Levkovych, V. (2019), "It is necessary to share: why "Ukrzaliznytsya" wants to increase tariffs for cargo transportation", Delo.ua, available at: <https://delo.ua/business/nado-podelitsja-rochemu-ukrzaliznicja-hochet-pov-350642/> (Accessed 2 November 2021).

15. MinfinMedia (2021), "Rates, indices, tariffs", available at: <https://index.minfin.com.ua/> (Accessed 2 November 2021).

16. Shklyar, A. (2015), "Ukrzaliznytsia's New Tariff Policy: How to Find a Balance with the National Economy", VoxUkraine, available at: <https://voxukraine.org/uk/nova-taryfna-polityka-ukrzaliznytsi-ua/> (Accessed 2 November 2021).

17. Ministry of Transport and Communications of Ukraine (2021), Order "Coefficients applicable to the tariffs of the Collection of tariffs for the carriage of goods by rail within Ukraine and related services", available at: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/z0341-09#n4> (Accessed 2 November 2021).

18. The official site Joint stock company "Ukrzaliznytsia" (2021), "Unified tariff and statistical nomenclature of goods", available at: https://www.uz.gov.ua/cargo_transportation/legal_documents/nomenklatura/changes_etcnb/ (Accessed 2 November 2021).

Стаття надійшла до редакції 04.11.2021 р.