



<https://doi.org/10.15407/economyukr.2021.12.044>

УДК 338.47: 330.5

JEL: R48

О.М. СТАСЮК, канд. екон. наук, с. н. с. відділу розвитку виробничої інфраструктури
ДУ «Інститут економіки та прогнозування НАН України»

вул. П. Мирного, 26, 01011, Київ, Україна

e-mail: stasyuk_o_m@ukr.net

ORCID: <https://orcid.org/0000-0002-4701-5598>

Л.Ю. ЧМИРЬОВА, канд. екон. наук, н. с. відділу розвитку виробничої інфраструктури
ДУ «Інститут економіки та прогнозування НАН України»

вул. П. Мирного, 26, 01011, Київ, Україна

e-mail: potapenko_lora@ukr.net

ORCID: <https://orcid.org/0000-0003-1811-2409>

Н.О. ФЕДЯЙ, канд. екон. наук, м. н. с. відділу розвитку виробничої інфраструктури
ДУ «Інститут економіки та прогнозування НАН України»

вул. П. Мирного, 26, 01011, Київ, Україна

e-mail: chaicynan@ukr.net

ORCID: <https://orcid.org/0000-0002-6529-1078>

ВПЛИВ ПІДВИЩЕННЯ ВАНТАЖНИХ ЗАЛІЗНИЧНИХ ТАРИФІВ НА НАЦІОНАЛЬНУ ЕКОНОМІКУ

На основі світового досвіду обґрунтовано необхідність удосконалення аналізу регуляторного впливу нормативно-правових актів, що виступає провідним інструментом забезпечення якості державного регулювання. Оцінено можливий вплив зміни вантажних залізничних тарифів на національну економіку з позиції впливу на ВВП і конкуренцію в межах транспортної системи України. Розраховано внесок перевезення вантажів АТ «Укрзалізниця» у ВВП України після підвищення тарифів. Узагальнено результати оцінки можливого впливу регуляторного акта на національну економіку з визначенням вигід і витрат.

Ключові слова: *аналіз регуляторного впливу; вантажні залізничні тарифи; вплив на національну економіку; індексація тарифів; конкуренція; транспортна система України; система національних рахунків; виробничий метод ВВП.*

Аналіз регуляторного впливу (АРВ) нормативно-правових актів, у тому числі регуляторних, на різноманітні сфери життя, функціонування суспільства і економіку в цілому давно став світовою нормою й застосовується як основ-

Ц и т у в а н н я: Стасюк О.М., Чмирьова Л.Ю., Федяй Н.О. Вплив підвищення вантажних залізничних тарифів на національну економіку. *Економіка України*. 2021. № 12. С. 44—56. <https://doi.org/10.15407/economyukr.2021.12.044>

ний інструмент забезпечення якості державного регулювання. Головною метою АРВ є зменшення регуляторного навантаження на бізнес, громадські організації та фізичних осіб через виявлення можливих наслідків від прийняття регуляторного акта, що, у свою чергу, забезпечить ефективну роботу законодавчої бази в інтересах суспільства загалом. Незважаючи на те, що АРВ не вирішує всіх проблем державного регулювання, він є вагомим елементом регуляторної політики щодо внесення змін у нормативно-правові акти, а часто і передумовою для впровадження реформ або отримання фінансування від міжнародних організацій.

На світовому рівні важливу роль у поширенні АРВ відіграє ОЕСР, яка у 1990 р. встановила міжнародний стандарт з його проведення. У багатьох розвинутих країнах (США, Канаді, Австралії, країнах ЄС та ін.) АРВ проводиться починаючи з 1980-х років. Багато країн — членів ОЕСР докладають великих зусиль, спрямованих на подальше вдосконалення методів і процесів АРВ. Система АРВ розвивається постійно, а щоб її внесок у підвищення якості державного регулювання був ефективнішим, необхідно особливу увагу приділяти її елементам і самому процесу, зокрема вдосконаленню методики визначення можливого впливу й наслідків.

В Україні АРВ проектів нормативно-правових актів активно почав застосовуватися лише з 2015 р., хоча Методику проведення аналізу впливу та відстеження результативності регуляторного акта¹ (далі — Методика) затверджено ще у 2004 р. При цьому основними проблемами є: 1) відсутність, на відміну від світового досвіду, протягом останніх шести років змін щодо вдосконалення АРВ; 2) низький рівень проведених АРВ, що пов'язано з неповним аналізом впливу на інтереси держави, суб'єктів господарювання та громадян; 3) чинна Методика не передбачає визначення впливу на національну економіку.

ДУ «Інститут економіки та прогнозування НАН України» запропоновано методичний підхід, який передбачає більш детальну і комплексну кількісну оцінку прямого впливу регулювання як на сфери економічних інтересів громадян, суб'єктів господарювання, держави, так і на суспільство в цілому, тобто на національну економіку, з використанням інструментарію системи національних рахунків і концепції доданої вартості, які дозволяють оцінити масштаб змін у національній економіці, що відбуватимуться внаслідок введення регулювання. Він може бути використаний на етапі як підготовки нормативно-правового акта в рамках АРВ при порівнянні різних альтернатив регулювання, так і відстеження результативності чинного нормативно-правового акта [1]. Запропонований методичний підхід є універсальним і підходить для різних видів економічної діяльності, у тому числі транспорту й складського господарства.

Для транспорту сьогодні найбільш резонансними є питання формування та зміни тарифів. У цій статті приділимо увагу впливу підвищення вантажних залізничних тарифів на національну економіку, оцінку ж такого

¹ Про затвердження методик проведення аналізу впливу та відстеження результативності регуляторного акта : Постанова Кабінету Міністрів України № 308 від 11.03.2004 р. [Електронний ресурс]. — Режим доступу : <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/308-2004-%D0%BF#Text>

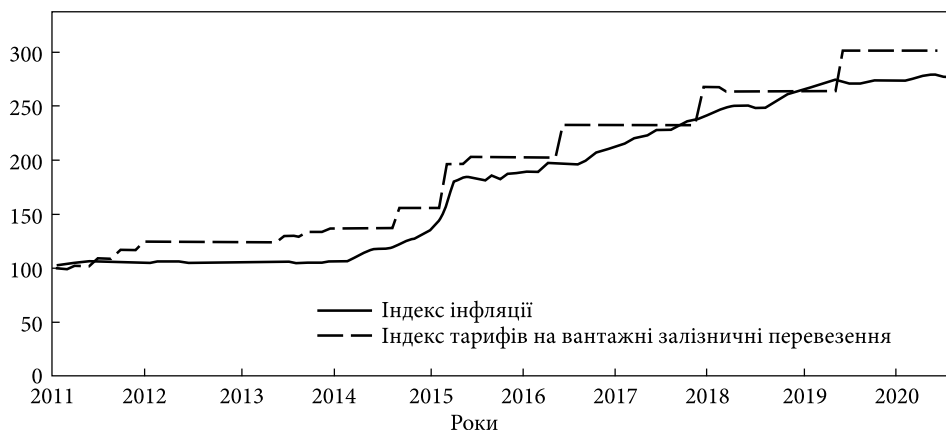


Рис. 1. Динаміка індексу інфляції і тарифу на залізничні перевезення в Україні у 2011—2020 рр. (наростаючим підсумком)

Джерело: побудовано авторами за: Индекс тарифов на железнодорожные перевозки / Минфин [Електронний ресурс]. — Режим доступу : <https://index.minfin.com.ua/economy/index/railprice/> (дата звернення: 26.10.2021).

впливу на інтереси держави, суб'єктів господарювання і громадян представлено в іншій статті авторів [2]. Вплив підвищення вантажних залізничних тарифів на національну економіку розглянуто на прикладі відповідного Наказу Міністерства інфраструктури України² (далі — Наказ).

Отже, **мета статті** — здійснити кількісну та якісну оцінку можливого впливу дії регуляторного акта (зазначеного Наказу) на національну економіку для більш повного встановлення наслідків регуляторних рішень у сфері тарифної політики щодо внутрішніх вантажних залізничних перевезень.

Поряд з чинною системою тарифоутворення на вантажні залізничні перевезення, що включає: 1) регульовані державою тарифи (розраховуються на основі Збірника тарифів на перевезення вантажів залізничним транспортом у межах України та пов'язані з ними послуги і Коефіцієнтів, що застосовуються до цього Збірника) і 2) вільні тарифи, щодо яких АТ «Укрзалізниця» має право самостійно встановлювати вартість послуг, протягом останніх років дедалі частіше прослідковується тенденція до періодичного підвищення тарифів на вантажні залізничні перевезення у внутрішньому сполученні без належного обґрунтування і громадського обговорення.

На діяльність і рівень доходів АТ «Укрзалізниця», як і на економіку в цілому, впливає рівень інфляції. Динаміка зміни індексів інфляції і тарифів на вантажні залізничні перевезення в Україні за останні роки показує, що підсумковий індекс тарифів на залізничні перевезення у нас іде майже врівень з індексом інфляції, весь час випереджаючи його (рис. 1).

Підвищення тарифів на вантажні залізничні перевезення, затверджене Наказом, відбуватиметься у два етапи:

² 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 : Наказ Міністерства інфраструктури України № 418 від 11.08.2021 р. [Електронний ресурс]. — Режим доступу : <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/z1070-21#Text>

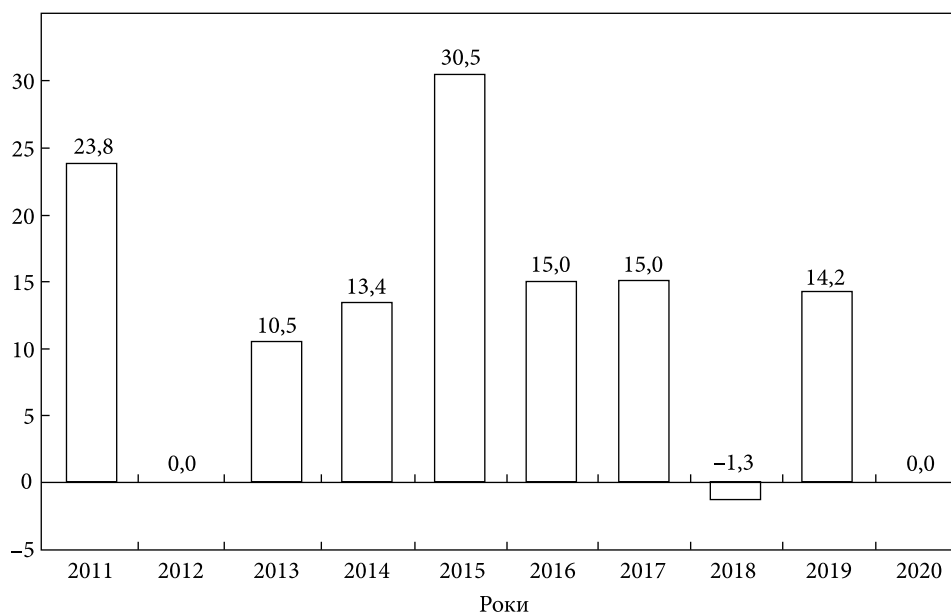


Рис. 2. Індксація тарифів на вантажні залізничні перевезення (%)

Джерело: побудовано авторами за даними АТ «Укрзалізниця» [Електронний ресурс]. — Режим доступу : <https://www.uz.gov.ua/> (дата звернення 26.10.2021).

І етап: із 17 серпня 2021 р. — встановлено тариф для вантажів поза-класної групи на рівні вантажів 1-го тарифного класу, а також на 8% підвищено тарифи на перевезення вантажів 1-го і 2-го класів; також на 51,8% зріс тариф на порожній пробіг вантажних вагонів;

II етап: з 1 січня 2022 р. — на 20,4% буде підвищено тариф для вантажів 1-го класу і на 6,5% — 2-го класу³.

Попереднє підвищення на 14,2% через індексацію тарифів на вантажні перевезення в межах України відбулось у 2019 р.⁴ (рис. 2).

Накази Міністерства інфраструктури України відносяться до регуляторних актів, щодо яких обов'язковим є проведення аналізу регуляторного впливу відповідно до прийнятої на державному рівні Методики. АРВ до проекту Наказу був оприлюднений на сайті Мінінфраструктури 5 липня 2021 р., в якому Альтернативу 2 прийнято як найбільш оптимальну. Згідно з нею наведено перелік переваг, яких вдасться досягти для держави в особі АТ «Укрзалізниця» й суб'єктів господарювання після впровадження Наказу. Так, для АТ «Укрзалізниця» передбачається отримання до кінця 2021 р. додаткових доходів у сумі 1,783 млрд грн і 10,091 млрд грн — у 2022 р., отже, як результат, збільшення податкових платежів у державний бюджет України в сумі 100,4 млн грн у 2021 р. і 534,2 млн грн у 2022 р., розширення фінансових

³ Стартував перший етап підвищення тарифів на вантажні перевезення залізницею / Міністерство інфраструктури України. — 2021. — 17 сер. [Електронний ресурс]. — Режим доступу : <https://mtu.gov.ua/news/33015.html>

⁴ 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 : Наказ Міністерства інфраструктури України № 205 від 22.03.2019 р. [Електронний ресурс]. — Режим доступу : <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/z0320-19#Text>

можливостей для забезпечення ремонту основних засобів і здійснення у 2021—2022 рр. часткової реконструкції колії, стрілочних переводів, реконструкції електричних мереж, технічного переоснащення й ремонту штучних споруд господарства колії, тягових підстанцій, пристроїв сигналізації, централізації та блокування, модернізації тягового рухомого складу тощо. Для суб'єктів господарювання — споживачів послуг з перевезення вантажів залізничним транспортом (вантажовідправників, вантажоодержувачів) визначено збільшення їх витрат у 2021 р. на 5,2 млрд грн і у 2022 р. — на 14,9 млрд грн.

АНАЛІЗ ФІНАНСОВОГО СТАНУ АТ «УКРЗАЛІЗНИЦЯ»

За підсумками 2019 р., чистий прибуток АТ «Укрзалізниця» становив 2,988 млрд грн, що у 14,7 разу є більшим, ніж у 2018 р. (203,85 млн грн); показник ЕВІТДА (прибуток до відрахування процентів, податків й амортизації) сягнув 17,3 млрд грн і на 6% перевершив показник 2018 р. Водночас дохід від реалізації продукції УЗ порівняно з попереднім періодом збільшився на 8,4% і склав 90,4 млрд грн. Найбільшою (91%) часткою в структурі доходу від реалізації продукції є доходи від перевезення вантажів і пасажирів, які у 2019 р. становили 82,4 млрд грн. Протягом 2018 р. УЗ погасила 60% основної суми (300 млн дол.) за єврооблігаціями, випущеними у 2013 р. Валова рентабельність АТ «Укрзалізниця» є не меншою від 10,6%⁵.

Згідно з даними Державної податкової служби України, АТ «Укрзалізниця» є одним з найбільших і найсумлінніших платників податків у державі, незважаючи на те, що податкове навантаження і сплата обов'язкових платежів для неї дуже високі. З 2017 по 2019 р. компанія сплатила в державний бюджет і бюджети інших рівнів понад 68 млрд грн⁶. За підсумками діяльності 2018 р., АТ «Укрзалізниця» увійшло до першої десятки рейтингу «ТОП. Рейтинги крупнейших. Налоги. Устойчивое развитие. Репутация»⁷, який сформував Бізнес/медіа бюро економіка+, і посіло шосте місце серед найбільших платників податків в Україні, сплативши у 2018 р. в бюджети всіх рівнів 20,6 млрд грн, у 2019 р. — 20,8 млрд грн, а у 2020 р. — 29,1 млрд грн, що становить майже 32% від загального доходу УЗ, тобто кожна четверта з половиною гривня, яку заробляє компанія, йде державі.

У 2019 р. АТ «Укрзалізниця» увійшло до п'ятірки найбільших компаній України за обсягом податкових платежів. При цьому УЗ залишається єдиною залізничною компанією в Європі, яка сплачує податок на землю під інфраструктурою: його розмір сягнув 1,2 млрд грн, а у 2019 р. — зріс у 3,5 разу і дорівнював 4,2 млрд грн, що стало додатковим навантаженням, яке перекладене на кінцевого споживача послуг АТ «Укрзалізниця». Це пов'язано з тим,

⁵ Консолідований фінансовий план на 2020 рік [Електронний ресурс]. — Режим доступу : <https://www.uz.gov.ua/files/file/about/investors/FP%20Y3%202020n.pdf> (дата звернення: 26.10.2021).

⁶ Укрзалізниця сплатила до бюджетів понад 68 млрд грн [Електронний ресурс]. — Режим доступу : <https://railinsider.com.ua/ukrzeliznyczya-splatyla-do-byudzhetiv-ponad-68-mlrd-grn/> (дата звернення: 26.10.2021).

⁷ Укрзалізниця увійшла в рейтинг найбільших платників податків в Україні [Електронний ресурс]. — Режим доступу : https://www.uz.gov.ua/press_center/up_to_date_topic/496229/

що з 1 січня 2019 р. почав діяти відповідний закон⁸, який передбачає зміни до Податкового кодексу України і позбавлення АТ «Укрзалізниця» пільги щодо сплати земельного податку, зокрема у межах смуг відведення, що збільшило площу оподаткованої землі на 209,4 тис. га [3].

Скасування цього податку дозволило б акумулювати значний фінансовий ресурс для АТ «Укрзалізниця». При цьому для місцевих бюджетів це означатиме втрату частини надходжень, які мають бути відшкодовані за рахунок державного бюджету для компенсації відповідних втрат доходів (ставка податку могла сягати від 1 до 3%). У цілому місцеві бюджети втрачуть від сотень тисяч до десятків мільйонів гривень. Проте АТ «Укрзалізниця» в разі позитивного рішення щодо скасування податку на землю бере на себе зобов'язання направляти 50% акумульованих коштів у місцеві бюджети на розвиток інфраструктури⁹. Крім того, компанія має додаткове навантаження у вигляді сплати акцизу з дизельного палива, споживаючи близько 10% ринку, яке потрапляє в Державний дорожній фонд, проте витрачається на будівництво і реконструкцію автомобільних доріг, а не на відновлення інфраструктури і рухомого складу.

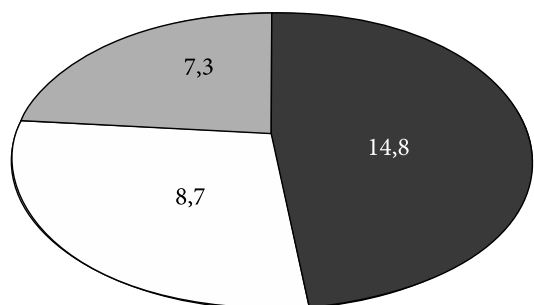
На 2019 р. фінансовим планом АТ «Укрзалізниця» передбачалося збільшення капітальних інвестицій на 8,4% (1,4 млрд грн) — до 18 млрд грн, що становить 25,6% до потреби залізничного транспорту в капітальних інвестиціях. Це мало бути зроблено, зокрема, за власні кошти — 12,2 млрд грн, залучені кошти — 5,4 млрд грн, за рахунок інших джерел (кошти інвесторів) — 0,4 млрд грн. По факту, у 2019 р. АТ «Укрзалізниця» освоєно 57,1% запланованих капітальних інвестицій. Пріоритетними інвестиційними напрямками були: оновлення парку тягового рухомого складу; оновлення парку вантажних піввагонів; оновлення парку пасажирських вагонів; удосконалення наявної інфраструктури залізниці шляхом модернізації та реконструкції залізничної колії та електрифікації; розвиток термінальних комплексів — будівництво перевантажувальних терміналів для залучення транзитних потоків; покращення управління вокзальними комплексами — перетворення залізничних вокзалів на сучасні транспортні хаби. Виходячи з досліджень Українського інституту майбутнього, до 2030 р. (рис. 3) потреби АТ «Укрзалізниця» в інвестиціях становитимуть не менш як 30,9 млрд дол., зокрема: на інфраструктуру — 14,8 млрд, тяговий рухомий склад — 8,7 млрд, вантажні та пасажирські вагони — 7,3 млрд дол.¹⁰

Внесок залізничного транспорту в структурі ВВП України у 2019 р. становив 2,002%, з яких 1,606% припав на вантажні перевезення. При цьому зазначимо, що темпи зростання або зниження обсягів перевезень залізнич-

⁸ Про внесення змін до Податкового кодексу України та деяких інших законодавчих актів України щодо покращення адміністрування та перегляду ставок окремих податків і зборів : Закон України № 2628-VIII від 23.11.2018 р. [Електронний ресурс]. — Режим доступу : <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/2628-19#Text>

⁹ Цены на железнодорожные грузоперевозки могут снова вырасти. «Укрзалізниця» планирует пересмотр тарифов / Buildportal. — 2020. — 19 трав. [Електронний ресурс]. — Режим доступу : <http://budport.com.ua/news/17473-ceny-na-zheleznodorozhnye-gruzoperevozki-mogut-snova-vyrasti-ukrzeliznytsya-planiruet-peresmotr-tarifov> (дата звернення: 26.10.2021).

¹⁰ Капітальні інвестиції УЗ: плани на 2019 рік / RAIL.insider. — 2019. — 02 трав. [Електронний ресурс]. — Режим доступу : <https://railinsider.com.ua/kapitalni-investyciyi-uz-planyna-2019-gi/> (дата звернення: 26.10.2021).



■ Інфраструктура □ Тяговий рухомий склад
 ■ Вантажні та пасажирські вагони

Рис. 3. Потреба АТ «Укрзалізниця» в інвестиціях на період до 2030 р. (%)
 Джерело: побудовано авторами за: Капітальні інвестиції УЗ: плани на 2019 рік / RAIL.insider. — 2019. — 02 трав. [Електронний ресурс]. — Режим доступу : <https://railinsider.com.ua/kapitalni-investytcziyi-uz-planu-na-2019-ri/> (дата звернення: 26.10.2021).



Рис. 4. Взаємозалежність обсягів вантажних залізничних перевезень з ВВП України (%)
 Джерело: розраховано авторами за: Національні рахунки України : стат. зб. [Електронний ресурс]. — Режим доступу : http://www.ukrstat.gov.ua/druk/publicat/kat_u/2021/zb/02/Nac_rah_19.pdf; Транспорт України 2019 : стат. зб. [Електронний ресурс]. — Режим доступу : http://www.ukrstat.gov.ua/druk/publicat/kat_u/2020/zb/10/zb_trans_19.pdf

цями мають високу кореляцію з темпами зростання або зниження реально-го ВВП України — понад 90% (рис. 4).

Згідно з прогнозом основних макроіндикаторів розвитку економіки України на період до 2024 р., розробленого (квітень 2021 р.) ДУ «Інститут економіки та прогнозування НАН України», у 2021 р. очікується зростання ВВП на 4%¹¹. За розрахунками Європейського банку реконструкції та розвитку, зростання ВВП України у 2021 р. становитиме 3,5%¹². Виходячи з цього важливо побачити можливий вплив дії Наказу на економіку через його вплив на ВВП з боку як АТ «Укрзалізниця», так і суб'єктів господарювання — основних споживачів послуг з перевезення вантажів залізничним транспортом для аргументування доцільності прийняття даного регуляторного акта.

¹¹ Прогноз основних макроіндикаторів розвитку економіки України на період до 2024 року (квітень 2021 р.) [Електронний ресурс]. — Режим доступу : <http://ief.org.ua/?p=6317> (дата звернення: 26.10.2021).

¹² ЄБРР покращив прогноз росту ВВП України у 2021 році до 3,5% / Економічна правда. — 2021. — 29 чер. [Електронний ресурс]. — Режим доступу : <https://www.epravda.com.ua/news/2021/06/29/675425/> (дата звернення: 26.10.2021).

Таблиця 1. Розрахунок внеску від перевезення вантажів АТ «Укрзалізниця» у ВВП України (тис. грн)

Показники	№ п/п	Всього по АТ «Укрзалізниця» за 2019 р.	у тому числі перевезення вантажів за 2019 р.	Очікувані показники від дії Наказу у 2021 р.
Чистий дохід від реалізації продукції (товарів, робіт, послуг)	1	90 352 319	72 488 806	74 271 806
Собівартість продукції	2	80 774 665	64 804 745	64 804 745
Матеріальні витрати	3	22 044 317	17 685 946	17 685 946
Оплата праці	4	34 733 471	27 866 333	27 866 333
Відрахування на соціальні заходи	8	7 552 522	6 059 317	6 059 317
Амортизаційні відрахування	9	11 772 222	9 444 742	9 444 742
Інші операційні витрати	10	3 402 466	2 729 766	2 729 766
Витрати, що здійснюються для підтримання об'єкта в робочому стані (проведення ремонту, технічного огляду, нагляду, обслуговування тощо)	11	1 269 667	1 018 642	1 018 642
Валовий прибуток	12	9 577 654	7 684 061	9 467 061
Податки на продукт:	13	8 439 258	6 770 736	6 937 347
у тому числі ПДВ	14	7 322 258	5 874 578	6 019 146
акцизний податок	15	1 117 000	896 158	896 158
Субсидії	16	—	—	—
ВДВ України	17	3 422 830 000		
ВВП 2019 р. (у фактичних цінах) (млн грн)	18	3 978 400 333		
<i>Розрахункові показники</i>				
Проміжне споживання (3 + 10 + 11)	19	26 716 450	21 434 354	21 434 354
Додана вартість АТ «Укрзалізниця» як складова ВДВ (1 – 19)	20	63 635 869	51 054 452	52 837 452
Додана вартість АТ «Укрзалізниця» як складова ВВП (1 – 19 + 13 – 16)	21	72 075 127	57 825 189	59 774 800
Частка доданої вартості АТ «Укрзалізниця» в структурі ВДВ України (%)	22	1,859	1,492	1,544
Частка доданої вартості АТ «Укрзалізниця» в структурі ВВП України (%)	23	1,812	1,453	1,502
Збільшення внеску АТ «Укрзалізниця» у ВВП (процентних пунктів)	24			0,049↑

Джерело: розраховано авторами за: Таблиця «витрати-випуск» (в цінах споживачів) [Електронний ресурс]. — Режим доступу : http://www.ukrstat.gov.ua/operativ/operativ2006/vvp/vitr_vip/vitr_u/arh_vitr_u.html (дата звернення 26.10.2021); Консолідована фінансова звітність АТ «Укрзалізниця» [Електронний ресурс]. — Режим доступу : <https://www.uz.gov.ua/files/file/about/investors/AT-Українська-залізниця-Консолідована-фінансова-звітність-станом-на-31-г....pdf>; Консолідований фінансовий план АТ «Укрзалізниця» на 2020 р. [Електронний ресурс]. — Режим доступу : <https://www.uz.gov.ua/files/file/about/investors/FP%20УЗ%202020n.pdf>; Аналіз регуляторного впливу до проекту наказу Міністерства інфраструктури України «Про внесення змін до Коефіцієнтів, що застосовуються до тарифів Збірника тарифів на перевезення вантажів залізничним транспортом у межах України та пов'язані з ними послуги» [Електронний ресурс]. — Режим доступу : <https://mtu.gov.ua/projects/291/?fbclid=IwAR2S3c7Jx2NIBVHMILiPYm49lKBvQEtYrQpGoBiDxhq1845jFiZUzCmMevvU> (дата звернення 26.10.2021).

Оцінку впливу підвищення вантажних залізничних тарифів на національну економіку було здійснено з двох позицій: можливого впливу на ВВП і на конкуренцію в межах транспортної системи України.

ОЦІНКА МОЖЛИВОГО ВПЛИВУ НА ВВП

Кількісну оцінку впливу Наказу на економіку здійснено з використанням виробничого методу розрахунку ВВП. Результати проведених розрахунків показали, що додана вартість АТ «Укрзалізниця» як складова ВВП у 2019 р. становила 72,075 млрд грн, а частка в структурі ВВП України — 1,812% (табл. 1).

Оскільки регуляторний вплив від зміни тарифів відповідно до Наказу стосується вантажних перевезень, нами було визначено частку доходів від вантажних перевезень у загальній структурі доходів АТ «Укрзалізниця», що становить 80,204869%. Відповідно до зазначеної частки визначено фінансові показники вантажних перевезень залізничного транспорту, які необхідні для проведення розрахунків щодо визначення впливу підвищення тарифів на національну економіку. Розрахунки виконано з використанням статистичних даних за 2019 р., оскільки деякі макроекономічні показники за 2020 р. поки не доступні. Як згадувалось, у 2020 р. вантажні залізничні тарифи не підвищувалися, що дозволило взяти 2019 р. як базовий.

ОЦІНКА МОЖЛИВОГО ВПЛИВУ НА КОНКУРЕНЦІЮ В МЕЖАХ ТРАНСПОРТНОЇ СИСТЕМИ УКРАЇНИ

Основну конкуренцію залізничним перевезенням вантажів складають автомобільні перевезення, частка яких у 2019 р. становила 78,2%, тоді як залізничних — 21,3%. Альтернативним варіантом перевезення вантажів є річковий транспорт, обсяги перевезень яким протягом найближчих п'ять років можуть зрости у два-три рази і становитимуть близько 10 млн т¹³ (рис. 5).

Такий структурний розподіл вантажних перевезень вказує на основну роль автомобільного транспорту в задоволенні попиту на вантажні перевезення в Україні, що свідчить про кращу його адаптованість до потреб національної економіки. При цьому автомобільний транспорт не складає конкуренції залізничному в перевезенні позакласних вантажів та вантажів 1-го тарифного класу, частка яких у структурі перевезення вантажів АТ «Укрзалізниця» сягає майже 42%. Більш як 136 млн т вантажів це вугілля та залізна руда, для перевезення яких альтернативи обмежені. Вантажі 2-го і 3-го тарифних класів можуть дедалі більше переорієнтовуватися на альтернативні види транспорту, насамперед автомобільний.

Наразі автомобільний транспорт розширює свою нішу в перевезенні зернових і посідає перше місце з часткою 75% у загальній структурі перевезень усіма видами транспорту, тоді як частка залізничного складає всього 22%. При цьому, за прогнозами експертів, тенденція до зниження частки за-

¹³ Эксперты назвали факторы, обусловившие снижение ж/д перевозок зерна в марте / LATIFUNDIST.com. — 2020. — 29 квіт. [Електронний ресурс]. — Режим доступу : <https://latifundist.com/novosti/49852-eksperty-nazvali-factory-obuslovivshie-snizhenie-zhd-perevozok-zerna-v-marte> (дата звернення: 26.10.2021).

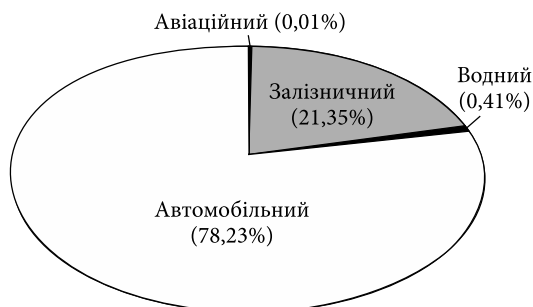


Рис. 5. Структура перевезення вантажів за видами транспорту у 2019 р. (%)
Джерело: побудовано авторами за: Транспорт України 2019 : стат. зб. [Електронний ресурс]. — Режим доступу : http://www.ukrstat.gov.ua/druk/publicat/kat_u/2020/zb/10/zb_trans_19.pdf (дата звернення: 26.10.2021).

Таблиця 2. Узагальнені результати оцінки можливого впливу Наказу на національну економіку

Вид альтернативи	Вигоди	Витрати
Альтернатива 2 (згідно з АРВ до Наказу)	Збільшення внеску АТ «Укрзалізниця» у ВВП від підвищення вантажних залізничних тарифів на 0,049 процентного пункту. Збільшення внеску АТ «Укрзалізниця» у ВДВ від підвищення вантажних залізничних тарифів на 0,052 процентного пункту. Позитивний вплив на конкуренцію на внутрішньому ринку вантажних перевезень за рахунок перерозподілу вантажопотоку на водний та автомобільний види транспорту	Зменшення внеску суб'єктів господарювання — споживачів послуг АТ «Укрзалізниця» у ВВП України на 0,022 процентного пункту. Втрати конкурентних позицій АТ «Укрзалізниця» на ринку вантажних перевезень

Джерело: складено авторами.

лізничних перевезень зернових при одночасному збільшенні частки автомобільних триватиме.

Зазначимо, що останніми роками в Україні відбувається збільшення частки автомобільного транспорту в перевезеннях вантажів (із 75% у 2015 р. до 78% у 2019 р.), при одночасному зменшенні частки залізничних вантажних перевезень (з 25% у 2015 р. до 21% у 2019 р.). Така сама тенденція спостерігалась у більш тривалій ретроспективі: протягом 2000—2019 рр. відбулося збільшення вантажообороту автомобільного транспорту з одночасним його зменшенням залізничного. Зокрема, у 2019 р. вантажооборот автомобільного транспорту становив 65 млрд т-км проти 35,3 млрд т-км у 2005 р., що свідчить не лише про переорієнтацію перевезення вантажів на автомобільний транспорт, а ще й про збільшення відстаней перевезення останнім (у 2005—2019 рр. середня відстань перевезення 1 т вантажів автомобільним транспортом збільшилась удвічі).

Дія негативних факторів на ринку залізничних перевезень створила ажіотаж на автомобільному ринку, наслідком чого спочатку стало підняття тарифів на автомобільні перевезення зернових в 1,5—2 рази, що стимулювало вантажовласників до купівлі автомобілів-зерновозів, а згодом створило їх профіцит і спричинило зниження тарифу на автоперевезення зернових.

Така ситуація зробила перевезення автомобільним транспортом конкурентними навіть на більші відстані, де раніше традиційно домінувала залізниця. Також треба враховувати той факт, що майже третина вантажних перевезень зернових автомобільним транспортом перебуває в тіні, тому вони не входять до показників офіційної статистики.

Експерти вважають, що сегмент річкової логістики і далі розвиватиметься такими самими темпами — до 20% на рік¹⁴. Наприклад, аграрні вантажовідправники переключатимуться на річковий вид транспорту, що пов'язано з активним інвестуванням декількох зернових компаній, зокрема «НБУЛОН», у річкові перевезення¹⁵.

Узагальнені результати виконаних нами оцінок можливого впливу Наказу на національну економіку в цілому за кількісними і якісними показниками для обраної в АРВ альтернативи подано в табл. 2.

Таким чином, Альтернатива 2, запропонована в АРВ щодо підвищення вантажних залізничних тарифів відповідно до чинних нормативно-правових норм, наразі є виправданою з економічної точки зору. Проте крім підвищення тарифів АТ «Укрзалізниця» потрібно шукати внутрішні резерви для покращення умов функціонування, оскільки таке підвищення без проведення реформування в майбутньому матиме короткостроковий ефект.

ВИСНОВКИ

Згідно з АРВ до розглянутого Наказу Міністерства інфраструктури України, дохід від вантажоперевезень АТ «Укрзалізниця» за 2021 р., після підвищення тарифів з 1 вересня поточного року, яке на практиці відбулося 17 серпня 2021 р., зросте на 1,783 млрд грн і становитиме 74,27 млрд грн. Відповідно до проведених розрахунків, у результаті дії цього Наказу внесок ВДВ компанії як складової ВВП України збільшиться на 3,4% і сягне 59,8 млрд грн (або майже на 2 млрд грн більше, ніж у 2019 р.). Отже, частка АТ «Укрзалізниця» у ВДВ України зросте на 0,052 процентного пункту й становитиме 1,544%. Внесок АТ «Укрзалізниця» у ВВП України від підвищення вантажних залізничних тарифів на першому етапі збільшиться з 1,45% у 2019 р. до 1,5 % на кінець 2021 р., або на 0,049 процентного пункту.

Дія Наказу матиме вплив на внутрішню конкуренцію в межах транспортної системи України через перерозподіл вантажних перевезень, з одного боку, для деяких позакласних вантажів (наприклад, піску і щебеню) на користь автомобільного та річкового транспорту, а з іншого — для деяких вантажів 3-го тарифного класу (наприклад, чорних металів) на користь залізничного. Такий перерозподіл позитивно вплине на конкурентні позиції залізничного транспорту на внутрішньому ринку вантажних перевезень,

¹⁴ У 2019 році зросла кількість вантажних та пасажирських перевезень / Євроінтеграційний портал. — 2020. — 18 лют. [Електронний ресурс]. — Режим доступу : <https://eu-ua.kmu.gov.ua/novyny/u-2019-roci-zroslo-kilkist-vantazhnyh-ta-pasazhyrskyyh-perevezen> (дата звернення: 26.10.2021).

¹⁵ Агрологістика: перераспределение потоков / LATIFUNDIST.com. — 2020. — 14 квіт. [Електронний ресурс]. — Режим доступу : <https://latifundist.com/spetsproekt/623-agrologistika-pereraspredelenie-potokov> (дата звернення: 26.10.2021).

оскільки втрата деяких позакласних вантажів, перевезення яких є нерентабельними, не матиме негативного впливу на залізницю. Повернення хоча б деяких вантажів 3-го класу позитивно вплине на доходи залізниці, оскільки саме перевезення цієї групи вантажів є найбільш прибутковими.

Не менш важливим є державний, корпоративний та громадський контроль за тим, щоб додаткові доходи від підвищення вантажних залізничних тарифів були направлені на формування інвестиційного ресурсу і далі на інвестиційний розвиток залізничної галузі (закупівлю локомотивів, збільшення показників обороту вагонів тощо).

СПИСОК ВИКОРИСТАНОЇ ЛІТЕРАТУРИ

1. *Ляшенко О.Ф.* Методический подход к оценке последствий регуляторных решений для социально-экономического развития : матер. XXII международной научной конференции «Проблемы прогнозирования и государственного регулирования социально-экономического развития». — Минск, 2021. — С. 38—44.
2. *Стасюк О.М., Чмирьова Л.Ю., Федяй Н.О., Ляшенко О.Ф.* Аналіз впливу регуляторного акту щодо підвищення вантажних залізничних тарифів на інтереси держави, суб'єктів господарювання та громадян // Економіка і держава. — 2021. — № 11. — С. 65—73.
3. *Тупальська О.* Земельний податок для «Укрзалізниці»: хто виграє і програє від його скасування? / *AgroPolit.com*. — 2020. — 13 лют. [Електронний ресурс]. — Режим доступу : <https://agropolit.com/spetsproekty/691-zemelnyy-podatok-dlya-ukrzhelznitsi-hto-vigraye-i-prograye-vid-yogo-skasuvannya> (дата звернення: 26.10.2021).

Стаття надійшла 26.10.2021

REFERENCES

1. *Liashenko O.* Methodological approach to assessing the consequences of regulatory decisions for socio-economic development: Materials of the XXII International Scientific Conference «Problems of Forecasting and State Regulation of Socio-Economic Development». Minsk, 2021, pp. 38-44 [in Russian].
2. *Stasiuk O., Chmyrova L., Fediai N., Lyashenko O.* 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. *Ekonomika ta derzhava*, 2021, No. 11, pp. 65-73 [in Ukrainian].
3. *Tupalska O.* Land tax for «Ukrzaliznytsia»: who will benefit and who will be on the losing end of its abolishment? *AgroPolit.com*, February 13, 2020, available at: <https://agropolit.com/spetsproekty/691-zemelnyy-podatok-dlya-ukrzhelznitsi-hto-vigraye-i-prograye-vid-yogo-skasuvannya> (accessed on: 26.10.2021) [in Ukrainian].

Received on October 26, 2021

Olha Stasiuk, PhD (Econ.),
Senior Researcher of the Department of the Development of Industrial Infrastructure
Institute for Economics and Forecasting of the NAS of Ukraine
26, Panasa Myrnoho St., Kyiv, 01011, Ukraine

Larysa Chmyrova, PhD (Econ.),
Researcher of the Department of the Development of Industrial Infrastructure
Institute for Economics and Forecasting of the NAS of Ukraine
26, Panasa Myrnoho St., Kyiv, 01011, Ukraine

Natalia Fediai, PhD (Econ.),
Junior Researcher of the Department of the Development of Industrial Infrastructure
Institute for Economics and Forecasting of the NAS of Ukraine
26, Panasa Myrnoho St., Kyiv, 01011, Ukraine

IMPACTS OF INCREASING FREIGHT RAILWAY TARIFFS ON STATE ECONOMY

Based on global experience, the article proves the necessity of improving the analysis of regulatory impact of legislative acts, which is the main instrument of state regulation quality assurance. Recent years display the trend of temporal inland traffic freight railway tariffs increase. The last increase was approved by the corresponding Order of the Ministry of Infrastructure of Ukraine dd. August 11, 2021 qualified as a regulatory act, which is subject to compulsory regulatory impact analysis according to the Methodology approved at the national level.

The national methodology does not provide for assessment of impacts on state economy. In view of this, the assessment was completed for the possible impact of regulatory act work on the state economy according to the methodological approach developed by the State Organization «Institute of the Economy and Forecasting of the National Academy of Sciences of Ukraine», which main point is a more comprehensive and sophisticated quantitative assessment of the direct regulatory impact on the field of economic interest of both citizens, economic entities, state, and the society in general (national economy). The impact assessment of the freight railway tariffs' increase on national economy followed two perspectives: the possible impact on GDP and the competition within the traffic infrastructure of Ukraine.

The contribution of JSC «Ukrzaliznytsia» into GDP of Ukraine is computed based on freight railway tariffs increase. The article proves that the Order of the Ministry of Infrastructure of Ukraine will have the effects on intermodal competition within the transport system of Ukraine through the redistribution of the freight traffic as, on the one hand, certain off-grade freights will be handled by the river and motor transport and, on the other hand, specific 3rd rate class freights will be handled by the rail transport. Such redistribution will have positive effects for the competitive position of rail transport on the inner freight traffic market because the loss of some off-grade freights, which transport is unprofitable, will not have a negative impact on rail facilities.

Keywords: *regulatory impact analysis; freight railway tariffs; impact on state economy; tariff indexation; competition; transport system of Ukraine; system of national accounts; GDP production method.*