

DOI: [10.32702/2307-2105-2021.10.89](https://doi.org/10.32702/2307-2105-2021.10.89)

УДК 338:65.03:656

О.М. Стасюк,  
к. е. н., старший науковий співробітник,  
Державна установа "Інститут економіки та прогнозування НАН України"  
ORCID ID: 0000-0002-4701-5598

## ТАРИФНЕ РЕГУЛЮВАННЯ РИНКУ ВАНТАЖНИХ ЗАЛІЗНИЧНИХ ПЕРЕВЕЗЕНЬ УКРАЇНИ

О. Stasiuk  
PhD in Economics, Senior Researcher, State Organization "Institute of the Economy and  
Forecasting of the National Academy of Sciences of Ukraine"

### TARIFF REGULATION OF THE MARKET OF FREIGHT RAIL TRANSPORT OF UKRAINE

*Визначено особливості та основні недоліки діючої системи формування тарифів на вантажні залізничні перевезення у внутрішньому сполученні. Обґрунтовано необхідність зміни підходів до формування тарифів та введення нової системи тарифоутворення на ринку вантажних залізничних перевезень України. Окреслено першочергові заходи, які необхідні для зміни існуючої системи тарифоутворення, зокрема, прийняття нового Закону «Про залізничний транспорт»; прийняття Закону «Про Національну комісію, що здійснює державне регулювання у сфері транспорту»; передача функцій тарифного регулювання вантажних залізничних перевезень незалежному державному органу; здійснення комплексу заходів для зміни структури тарифу. Аргументовано необхідність здійснення поетапного підвищення тарифів на внутрішні залізничні перевезення з подальшим цільовим використанням коштів. Наведено перелік аспектів, які необхідно враховувати при прийнятті рішень щодо підвищення тарифів на вантажні залізничні перевезення у внутрішньому сполученні на сучасному етапі.*

*Peculiarities and main shortcomings of the tariffs system for freight railway transportation in domestic traffic are determined. These are: 1) imperfection and opacity of the system of tariff formation and cost allocation; 2) the presence of cross-subsidization of passenger transportation at the expense of freight; 3) the presence of cross-subsidization between the goods transported by the Joint Stock Company (JSC) "Ukrzaliznytsia"; 4) the presence of cross-subsidization of empty wagons for loading; 5) lack of incentives and motivation in the existing tariff system to attract shippers from other modes of transport; 6) lack of predictability of the current tariff-setting system. The necessity of changing approaches to tariff formation is substantiated. It is necessary to introduce a new system of tariff formation in the market of rail freight. The priority measures necessary for changing the existing tariff system are outlined. The need for a gradual increase in tariffs for domestic rail freight has been argued. It is important to further use targeted funds from tariff increases. The list of aspects which need to be considered at decision-making concerning increase of tariffs for freight railway transportations in a domestic service at the present stage is resulted: 1) it is necessary to make calculations and assess the possible impact of tariff increases for the interests of the state, business entities, including JSC "Ukrzaliznytsia", citizens and the*

*economy as a whole; 2) the formation of a strong management team is able to mobilize the company's internal reserve and somewhat improve the financial performance; 3) revision of the tax burden of JSC "Ukrzaliznytsia", first of all, the land tax, will increase the amount of capital investment in the development of the railway industry; 4) resolving the issue of compensation for losses from passenger transportation, and the introduction of direct subsidies for the renewal of the rolling stock of JSC "Ukrzaliznytsia" and the support of railway infrastructure will contribute to the development of the market of rail freight; 5) increase of tariffs for freight railway transportation should be carried out in stages with further targeted use of funds.*

**Ключові слова:** *ринок вантажних залізничних перевезень; тарифне регулювання; система тарифоутворення; тариф; тарифні класи вантажів; підвищення тарифів.*

**Keywords:** *rail freight market; tariff regulation; tariff system; tariff; tariff classes of cargoes; tariff increase.*

**Постановка проблеми.** Тарифи на перевезення вантажів залізничним транспортом є основою для визначення розміру плати за такі перевезення. Наразі існує чіткий розподіл тарифів на 1) державні регульовані тарифи та 2) вільні тарифи щодо яких АТ «Укрзалізниця» самостійно встановлює вартість послуг. Тарифи, які формують державні органи, визначаються шляхом застосування базових ставок тарифів, передбачених Збірником тарифів. В залежності від тарифного класу вантажу, що введені в Україні з 1997 р., в умовах, тоді ще неринкової економіки, використовуються різні коефіцієнти. Від початку введення, Збірник тарифів не переглядався, хоча за цей час відбулися значні зміни в економічній системі країни та, безпосередньо, у самій галузі. В той же час відбувалося періодичне зростання тарифів, в т.ч. через підвищення коефіцієнтів, що застосовуються до Збірника тарифів на вантажні залізничні перевезення, що поглибило диспропорції між тарифними класами вантажів й призвело до помітного тарифного дисбалансу. Така різниця в тарифах сприяла зростанню частки низьковартісних позакласних вантажів і вантажів I-го тарифного класу у зальній структурі перевезення вантажів залізничним транспортом та стимулювала «відтік» із залізниці вантажів II-го й III-го тарифних класів. Це призвело до того, що наразі перевезення високомаржинальних вантажів вже не в змозі покривати збитковість перевезення низькомаржинальних вантажів. Це є свідченням неадекватності системи тарифоутворення в умовах ринку. Необхідність проведення реформи системи тарифоутворення вантажних залізничних перевезень визначено також Урядом України та галузевою Стратегією. Все це актуалізує необхідність дослідження тарифного регулювання вантажних залізничних перевезень в ринкових умовах.

**Аналіз останніх досліджень і публікацій.** Дослідження різних аспектів тарифного регулювання вантажних залізничних перевезень знайшли відображення в працях Галушко О.І., Кострюкова С.В., Бараша Ю.С., Савицької Т.М., Іванова С.В., Потапова М.А., Міщенко М.І., Чернвої Н.С., Рудакова О.Г. та інших вчених. Проте, незважаючи на значущість наукових розробок зазначених вчених, потребує розгляд даного питання в умовах ринку.

**Мета статті** полягає у дослідженні тарифного регулювання ринку вантажних залізничних перевезень у внутрішньому сполученні включаючи окремі аспекти щодо підвищення тарифів на вантажні залізничні перевезення на сучасному етапі.

**Виклад основного матеріалу дослідження.** В Україні тарифи на перевезення вантажів залізничним транспортом у внутрішньому сполученні встановлюються державними органами, зокрема, Міністерство інфраструктури України затверджує тарифи (згідно з постановою КМУ від 25 грудня 1996 року № 1548 «Про встановлення повноважень органів виконавчої влади та виконавчих органів міських рад щодо регулювання цін (тарифів)») після погодження в Міністерстві економічного розвитку і торгівлі, Міністерстві фінансів та Державній регуляторній службі. Це не стосується вагонної складової тарифу для вагонного парку АТ «Укрзалізниця», яка, після завершення процесу дерегуляції (згідно з наказом Міністерства інфраструктури України від 12.12.2017 року № 425 «Про внесення змін до Збірника тарифів на перевезення вантажів залізничним транспортом у межах України та пов'язані з ними послуги»), з 19 лютого 2018 року встановлюється компанією самостійно.

Тарифи на перевезення вантажів залізницею визначаються шляхом застосування базових ставок тарифів, визначених Збірником тарифів, що містить 29 різних схем тарифікації, які необхідно множити на коефіцієнти, що застосовуються до цього Збірника тарифів, відповідно до тарифних класів вантажів (наказ Міністерства транспорту та зв'язку України від 26 березня 2009 року № 317 «Про затвердження Збірника тарифів на перевезення вантажів залізничним транспортом у межах України та пов'язані з ними послуги та Коефіцієнтів, що застосовуються до цього Збірника тарифів).

При введенні класів вантажів, за середній рівень тарифів на їх перевезення було прийнято тарифи II-го тарифного класу, при цьому для вантажів I-го тарифного класу тариф було визначено на 20% нижче цього рівня, а для позакласних – на 28,1% нижче. Тарифи для вантажів III-го тарифного класу, було встановлено на 23,9% вищими від встановленого середнього рівня [1]. Протягом періоду дії тарифних класів, відбувалося періодичне підвищення тарифів, внаслідок чого, диспропорції між ними поступово збільшувались та наразі призвели до значного тарифного дисбалансу, який проявляється у різниці тарифу на перевезення між

вантажами I-го та III-го тарифних класів в 2,72 рази, а вантажів позакласної групи та вантажів III-го тарифного класу – майже 3 рази [2].

За цей же період, відбулися значні зміни в економічній системі країни та, безпосередньо, у самій галузі – відбулася корпоратизація, тобто змінилася економічна модель функціонування залізничного транспорту, проведено дерегуляцію вагонної складової тарифу, діє конкурентний ринок операторів вантажних вагонів, зменшилася частка залізничного транспорту на ринку вантажних перевезень України, змінилося співвідношення вантажів різних тарифних класів у загальній структурі перевезення вантажів залізничним транспортом, впроваджується експериментний проект з тягою, який потребує продовження через наближення визначеного періоду до завершення та відсутність результатів і т.д.

В умовах ринку, класовість вантажів створює переваги для одних галузей економіки, дискримінуючи при цьому інші галузі, так як через тарифні класи відбувається субсидування перевезення низькомаржинальних вантажів за рахунок прибуткових високомаржинальних. Насамперед, це стосується вантажів, які належать до III-го тарифного класу, перевезення яких є найбільш прибутковими для залізниці. Збитки АТ «Укрзалізниця» несе саме від перевезення позакласових вантажів та вантажів першого тарифного класу. Перевезення таких вантажів знаходяться нижче рівня собівартості та здійснюються з від'ємною рентабельністю (табл. 1).

**Таблиця 1.**  
**Рентабельність перевезення вантажів I-го тарифного класу залізницею, %**

Вид вантажу, що належить до I-го тарифного класу	щебінь	пісок	шлаки	клінкер	руда	вугілля
Рентабельність перевезень, %	-21,1	-14,3	-31,8	-9,8	-18,9	-14,8

*Джерело: згідно даних [3]*

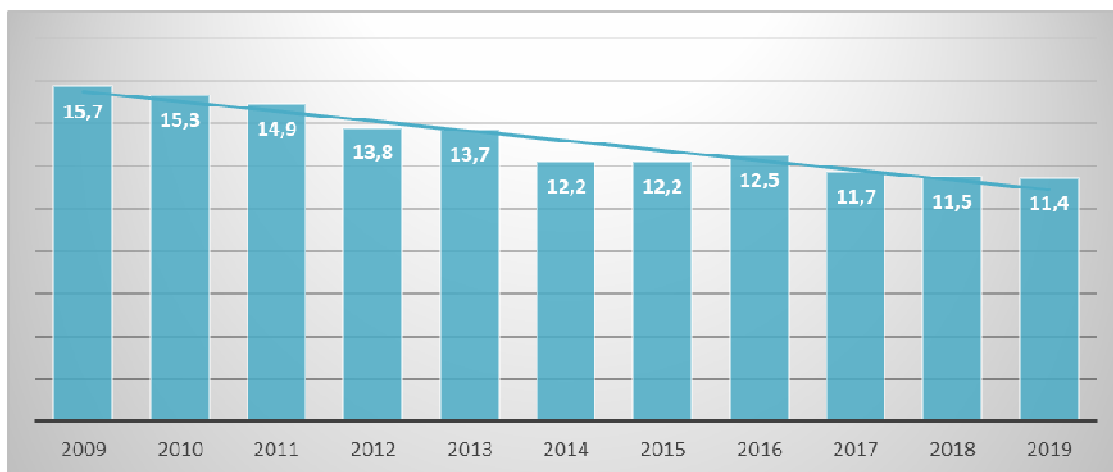
При цьому, відбулося зростання частки цих вантажів у загальній структурі вантажних перевезень залізницею, зокрема, частка вантажів I тарифного класу в 2019 р. склала близько 50 % (з яких руда – 50% перевезених залізницею вантажів I класу, вугілля – 38%), а позакласних вантажів – 17% (з яких 96% – будматеріали) (табл. 2).

**Таблиця 2.**  
**Структура перевезення вантажів АТ «Укрзалізниця» у 2019 р. відповідно до тарифних класів, тис. т**

Вид вантажу	Обсяг, тис. т	Тарифний клас	% від загального обсягу перевезень
залізна і марганцеваруда	74 529	I клас	24,0
кам'яне вугілля	58 760	I клас	19,0
будматеріали	51 732	позакласні	17,0
зерно і продукти помелу	40 540	II клас	13,0
чорні метали	21 416	III клас	7,0
нафта і нафтопродукти	12 124	II клас, III клас	4,0
хімічні і мінеральні добрива	8 831	I клас	3,0
цемент	6 081	I клас	2,0
кокс	5 115	II клас	2,0
руда кольорова і сірчана сировина	4 399	II клас	1,0
хімікати	3 774	I клас	1,0
брухт чорних металів	2 494	III клас	1,0
сіль	2 076	позакласні	1,0
лісові вантажі	1 492	I клас	
машини і устаткування	115	III клас	
автомобілі	37	II клас	
кольорові метали і вироби з них	33	III клас	

*Джерело: згідно даних [3]*

Частка перевезених вантажів II тарифного класу в 2019 р. становила 20%, з них: 65% – це зерно та борошномельна продукція, 20% – це нафта та нафтопродукти (нафтопродукти – III клас, але не розділяються в державній статистиці), 15 % – інші вантажі. При цьому, частка перевезених вантажів III тарифного класу становила лише 8% (з них: 89% – це метали, 10% – брухт металів, менше 1% – продукція машинобудування [3]), та має тенденцію до зменшення (рис. 1). Це пов'язано як із зменшенням виробництва товарів, які відносяться до III тарифного класу вантажів (у першу чергу, чорних металів), так і їх переорієнтацією на інші види транспорту, насамперед, автомобільний.



**Рис. 1. Частка вантажів III тарифного класу в загальній структурі обсягів перевезення вантажів залізницею, включаючи експорт та імпорт, у 2009-2019 рр., %**

*Джерело: побудовано згідно даних [4]*

Перевезення металопродукції скоротилися в 2020 р. на 4,2% – до 20,5 млн т [5], тоді як перевезення вантажів позакласної групи, перевезення яких є нерентабельними для АТ «Укрзалізниця» (про що йшлося вище), у 2020 р. збільшилися на 35,9% [1] у порівнянні з 2019 р.

Такі зміни відбулися при загальній тенденції зменшення обсягів вантажних залізничних перевезень, яка прослідковується з 2012 р., і в 2019 р. продовжилася – залізницею було перевезено 313 млн тон вантажів, що менше показника 2018 р. (322 млн тон) на 2,8%. За підсумками 2020 р. вантажні перевезення АТ «Укрзалізниця» ще скоротилися на 2,4% до 305,5 млн т [6] в порівнянні з 2019 р.

Варто, при цьому, звернути увагу на те, що витрати на перевезення вантажів залізницею не залежать від виду вантажу, що перевозиться у вагоні. Визначальними для встановлення тарифів, наприклад в ЄС, є інші критерії, які не базуються на класах вантажів, а залежать від швидкості руху на маршруті, завантаженості маршруту, кількості перевезеного маршрутом вантажу, інфраструктурних особливостей маршруту, відстані перевезення, додаткових послугах. У Німеччині тарифи диференціюються виходячи з базової ціни маршруту та ступеня його завантаження. Крім того, враховуються фактори якості поїздів [7] – рівень шуму, відставання від графіка тощо.

Зазначимо, що в Україні, підхід, який використовується до формування тарифів на вантажні залізничні перевезення на основі класовості вантажів використовується й до перевезення порожніх вагонів. Для вагонів з-під вивантаження вантажів відповідних тарифних класів встановлюються різні коефіцієнти, відповідно до чого, вартість перевезення порожніх вагонів для різних класів вантажів відрізняється в 1,5-2,8 рази (табл. 3).

**Таблиця 3.**

**Коефіцієнти до Збірника тарифів АТ «Укрзалізниця» при перевезенні вантажів відповідно до їх тарифних класів (на 30.06.2021 р.)**

Тарифний клас вантажів	Коефіцієнт до тарифів при перевезенні вантажів	Коефіцієнт до тарифів при перевезенні порожніх вагонів
Позакласні	1,346	1,242
I	1,695	1,242
II	2,419	1,885
III	3,722	3,023

*Джерело: складено автором*

Можна провести аналогію перевезенню вантажів, оскільки прибутковими є вагони, що надходять з-під вантажів II та III тарифних класів, а інші здійснюються з від'ємною рентабельністю. Ситуація дещо змінилася після введення в дію наказу 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», яким передбачено зростання на 51,8% тарифу на порожній пробіг вантажних вагонів та встановлення коефіцієнту за перевезення з-під вивантаження вантажів позакласної групи та вантажів 1-го тарифного класу на рівні коефіцієнту за перевезення з-під вивантаження вантажів 2-го тарифного класу.

Враховуючи викладене вище, діючий Збірник тарифів на перевезення вантажів залізничним транспортом у межах України та пов'язані з ними послуги втратив свою актуальність через появу нових умов, які не мали місця на момент його затвердження. Не передбачає діяльність приватних перевізників, а також приватних операторів локомотивів, які з'явилися в результаті запущеного експериментального проекту з тягою. Відповідно, діюча система тарифоутворення у сфері перевезення вантажів залізничним транспортом у внутрішньому сполученні застаріла та не відповідає сучасним вимогам щодо здійснення вантажних перевезень залізницею в умовах ринку, має ряд недоліків, серед яких варто виділити такі:

- недосконалість та непрозорість системи формування тарифів та розподілу витрат. Існуюча система тарифоутворення, з одного боку, не показує складові тарифу, їх відсоткову структуру, тобто характеризується відсутністю чіткої, обґрунтованої методики розрахунку тарифів на вантажні залізничні перевезення в умовах ринку, а з іншого – не дозволяє покривати витрати на здійснення перевезень та необхідну для залізничної галузі продукцію (через вільне зростання цін на відповідних ринках); не забезпечує отримання відповідних обсягів прибутку та стимулює взяття кредитів (які наразі, в структурі інвестиційних джерел, займають найбільшу частку) на здійснення модернізації основних фондів, що збільшує боргове навантаження на АТ «Укрзалізниця»; не передбачає чітке цільове використання коштів від підвищення тарифів. Діючий механізм розподілу доходів не дає змоги досягти необхідного рівня фінансової прозорості й реалізації потенціалу ринкових механізмів;

- наявність перехресного субсидування:

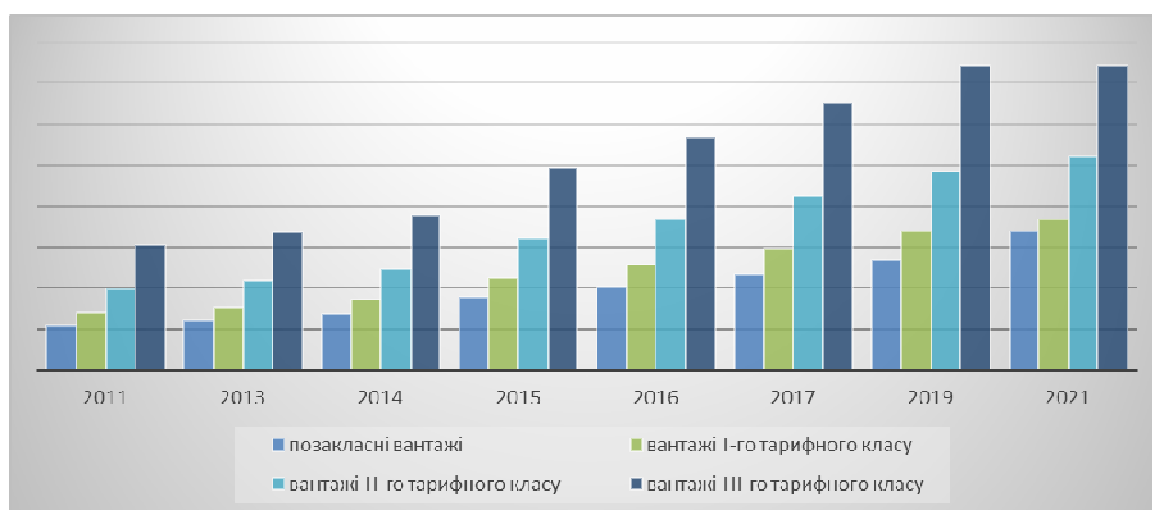
а) пасажирських перевезень за рахунок вантажних. Вантажні перевезення є основним джерелом формування доходів залізничного транспорту й визначають його рентабельність, займаючи частку в 80,3% (2019 р.) у загальній структурі доходів АТ «Укрзалізниця», тоді як частка доходів від пасажирських перевезень склала майже 11%, а від допоміжної діяльності – 8,8% [8]. Зазначимо, що положення євродиректив забороняють перехресне субсидування пасажирських перевезень за рахунок вантажних, тому у перспективі потрібно відійти від цього. Це також важливо на фоні зниження рентабельності вантажних перевезень. У 2008 р. рентабельність вантажних перевезень становила близько 40% [9], у 2019 р. – 27% [10], а в 2020 р. – 17% [8];

б) між вантажами, що перевозяться АТ «Укрзалізниця». Як вже згадувалося, перевезення вантажів I-го тарифного класу та позакласних, які є збитковими, покриваються перевезеннями вантажів, які належать до II-го та III-го тарифних класів;

в) порожніх вагонів під завантаження. Залежно від того, з-під вивантаження якого тарифного класу вантажу порожній вагон слідує під завантаження застосовуються різні коефіцієнти. Зокрема, з-під вивантаження позакласних вантажів та вантажів I-го тарифного класу коефіцієнт становить 1,242, II-го тарифного класу – 1,885, а з-під вивантаження вантажів III-го тарифного класу – 3,023 [2];

- відсутність стимулів та мотивації в існуючій системі тарифоутворення для залучення вантажовідправників з інших видів транспорту. Наразі спостерігається діаметрально протилежна тенденція, яка проявляється у переході частини клієнтів на альтернативні способи доставки вантажів, насамперед, автомобільний транспорт, а також річковий. Нажаль, ця тенденція може продовжитися у разі, якщо тарифи на залізничні вантажоперевезення будуть продовжувати зростати без зрушень у реформах галузі;

- відсутність передбачуваності та прогнозованості діючої системи тарифоутворення на вантажні залізничні перевезення. Поряд з діючою системою тарифоутворення на вантажні залізничні перевезення, протягом останніх років, все частіше прослідковується тенденція щодо періодичного підвищення тарифів на вантажні залізничні перевезення у внутрішньому сполученні без належного обґрунтування та громадського обговорення. Це негативно відбивається, насамперед, на вантажовідправниках та вантажоодержувачах тих вантажів, які не мають альтернатив у виборі перевізника, оскільки їх продукція не може перевозитись іншими видами транспорту (позакласні вантажі та вантажі I-го тарифного класу). Відбувається такі підвищення через зміни умов договору на вантажні перевезення, індексацію тарифів – підвищення коефіцієнтів, що застосовуються до Збірника тарифів (рис. 2) тощо.



**Рис. 2. Підвищення коефіцієнтів, що застосовуються до тарифів Збірника тарифів на перевезення вантажів залізничним транспортом (на кінець року в якому відбулося підвищення\*)**

*Джерело:* побудовано автором згідно з відповідними наказами Мінінфраструктури щодо підвищення коефіцієнтів; \* коефіцієнти підвищувалися з дня офіційного опублікування наказу та ще кілька разів протягом року

За останні 10 років коефіцієнти, що застосовуються до Збірника тарифів не підвищувалися лише у 2012 р., 2018 р. та 2020 р. Останнє підвищення тарифів на вантажні залізничні перевезення відбулося 17 серпня 2021 року – перший етап, що передбачав, відповідно до вже згаданого вище наказу Мінінфраструктури від

11.08.2021 р. № 418 встановлення тарифу для вантажів позакласної групи на рівні вантажів 1-го тарифного класу, підняття на 8% тарифів на перевезення вантажів 1-го та 2-го тарифних класів. Другий етап підвищення, який заплановано на 1 січня 2022 року передбачає підвищення тарифу на 20,4% для вантажів 1-го тарифного класу та на 6,5% для вантажів 2-го тарифного класу.

Існують різні експертні позиції щодо підвищення тарифів. Одні вважають, що без підвищення тарифів на вантажні залізничні перевезення АТ «Укрзалізниця» зупиниться і від цього втратять всі [11]. Натомість інші –проти будь-якого підвищення під час кризи, оскільки це призведе до зниження експорту та втрати міжнародних ринків, так як продукція буде неконкурентна через високу частку транспортної складової [12] тощо.

З огляду на вищевикладене, назріла необхідність зміни системи тарифоутворення на внутрішні вантажні залізничні перевезення. Власне таке завдання поставив Уряд перед Мінінфраструктури, Мінекономіки, Мінфіном, Мін'юстом та АТ «Укрзалізниця» до 2022 року (включно) провести реформи системи тарифоутворення вантажних залізничних перевезень шляхом імплементації досвіду країн ЄС [13]. Крім того, серед виділених 10 ключових стратегічних ініціатив щодо розвитку АТ «Укрзалізниця», відповідно до Стратегії АТ «Укрзалізниця» на 2019–2023 рр. [14], на першому місці поставлено встановлення обґрунтованих тарифів протягом 2019-2022 рр. При цьому, існуючі групи тарифів – регульовані та вільні – мають базуватися на однакових принципах, що встановлюються державним регулятором, а не компанією АТ «Укрзалізниця»: 1) покривати витрати на утримання, функціонування та відновлення протягом життєвого циклу основних фондів та нематеріальних активів і містити обґрунтований рівень рентабельності; 2) регулярно переглядатися відповідно до ринкових коливань. Тарифи мають бути не тільки економічно обґрунтованими, а й зрозумілими та логічними.

Для зміни існуючої системи тарифоутворення *необхідно*:

1) прийняти новий Закон «Про залізничний транспорт», який окреслить рамки нової моделі ринку залізничних перевезень та конкурентного середовища та стане основою для напрацювання необхідної законодавчої бази для залізничної галузі;

2) прийняти Закон «Про Національну комісію, що здійснює державне регулювання у сфері транспорту». Підготовлені раніше проекти законів не було схвалено, а проект 3927 від 22.07.2020 р. наразі перебуває на розгляді у ВРУ;

3) здійснити передачу функцій тарифного регулювання на вантажні залізничні перевезення незалежному державному органу – Національній комісії, що здійснює державне регулювання у сфері транспорту, яка відповідатиме за тарифну політику. Зауважимо, що в Україні створення НКРТ має певні ризики, враховуючи досвід створення аналогічного органу на ринку енергетики, на роботу якого є ряд нарікань щодо незавжди прозорого формування тарифів. У разі подібної ситуації на залізничному транспорті, а не лише на внутрішньому ринку вантажних перевезень, це матиме критичні наслідки для залізничної галузі та національної економіки. Потрібно, щоб НКРТ була незалежним органом й працювала для розвитку конкуренції та ринку;

4) здійснити комплекс заходів для зміни структури тарифу. На сьогодні вже проведено дерегуляцію вагонної складової та продовжено експеримент щодо приватної тяги (локомотивна складова, яку було заплановано виділити поряд з інфраструктурною та вагонною складовою тарифу ще у 2012-му році (згідно наказу Мінінфраструктури від 27.07.2012 р. № 434 «Про затвердження Концепції структури розрахунку економічно обґрунтованих тарифів на перевезення вантажів залізничним транспортом та методики їх розрахунку»). Необхідно включити в тариф інвестиційну складову. Державно регульованим має залишитися тільки тариф на користування інфраструктурою – доступ до інфраструктури, для розрахунку якого необхідно спочатку розробити концепцію, а потім методологію. Тариф на доступ до інфраструктури має бути обґрунтованим, повинен збалансовувати витратну частину оператора інфраструктури та містити об'єктивно розраховану інвестиційну складову. Крім того, тариф на доступ до інфраструктури повинен бути «конкурентним», спонукати до переходу вантажів на залізничний транспорт з інших видів транспорту, в першу чергу автомобільного, а не навпаки. Для цього необхідна державна підтримка, без якої цього не досягнути.

Відповідно до вимог Угоди про асоціацію з ЄС, необхідно здійснити організаційне виокремлення окремих бізнес-вертикалей АТ «Укрзалізниця» та фінансовий поділ видів господарської діяльності залізничного транспорту відповідно до створених бізнес-вертикалей. Розподіл видів діяльності – це досить тривалий процес. Відзначають, що зміна моделі роботи залізниці, організаційне виокремлення окремих бізнес-вертикалей, на початкових етапах може призвести до скорочення мережі, подорожчання послуг, зниження обсягів перевезення вантажів, але дозволить компенсувати витрати на утримання мережі та пасажирські перевезення (з центрального та місцевих бюджетів) тощо [15]. Наприклад, реформа DeutscheBahn AG (DB) тривала близько десяти років і включала в себе розділення інфраструктури та послуг з перевезення, відкриття колій для третіх сторін з оплатою тарифу за доступ, фінансування урядом інфраструктури та супроводжувалась скороченням обсягів вантажних перевезень, погіршенням фінансового стану, зростанням зносу основних фондів тощо [16]. Як відомо, залізничні компанії Німеччини розвиваються завдяки величезним державним дотаціям. Щорічно DB отримує до 10 млрд євро [17] на рік з державного бюджету, що становить 15 % від загального доходу компанії.

Беручи це до уваги, а також те, що наразі відсутня єдина, узгоджена позиція між урядовими структурами, правлінням компанії та наглядовою радою щодо реформування та розвитку залізниці, а також часті кадрові зміни, складне фінансове становище АТ «Укрзалізниця», що може призвести до незабезпечення потреб держави у перевезеннях, необхідно сформулювати бачення щодо підвищення/зниження/залишення без змін

тарифів на вантажні залізничні перевезення у внутрішньому сполученні на середньострокову перспективу, що є важливим фактором розвитку ринку вантажних перевезень країни. Це дозволить більшою мірою спрогнозувати ситуацію на ринку вантажних залізничних перевезень, адже питання підвищення тарифів на вантажні залізничні перевезення є стратегічно важливим, так як, з одного боку, складне фінансове становище АТ «Укрзалізниця» не дозволяє оновлювати рухомий склад та залізничну інфраструктуру, проводити модернізацію в необхідних обсягах тощо, а з іншого – подальше підвищення тарифів може негативно позначитися як на конкурентоспроможності вітчизняних товаровиробників, так і самій залізниці, призвівши до подальшого скорочення обсягів перевезень через відтік вантажів та пасажирів на альтернативні види транспорту, а також на національній економіці та громадянах.

Саме тому, при прийнятті рішень про підвищення тарифів на вантажні залізничні перевезення у внутрішньому сполученні на сучасному етапі, варто враховувати наступне:

1) необхідно проводити розрахунки та здійснювати оцінку можливого впливу підвищення тарифів на суб'єктів господарювання, в т.ч. АТ «Укрзалізниця», яка є суб'єктом господарювання державного сектора, а також на інтереси держави, громадян та економіки в цілому. Відповідно до здійсненої кількісної та якісної оцінки такого впливу (що було метою іншого дослідження), вдалося більш повно визначити можливі наслідки першого етапу підвищення тарифів на внутрішні перевезення вантажів залізничним транспортом, що передбачено наказом Мінінфраструктури від 11.08.2021 р. № 418 та визнати таке підвищення прийнятним на сучасному етапі для економічних інтересів суб'єктів господарювання, які є споживачами залізничних послуг, а також прийнятним для держави та економіки в цілому. Зауважимо, що підтримка базових галузей економіки, зокрема гірничо-металургійного та хімічного комплексу за рахунок залізниць через введення мораторію на підвищення тарифів на перевезення вантажів залізничним транспортом вже надавалася Урядом, наприклад, у 2008 р. [18]. Проте, наразі потенціал залізниць практично вичерпано;

2) формування сильної управлінської команди здатне мобілізувати внутрішній резерв компанії та дещо покращити фінансові показники роботи;

3) перегляд податкового навантаження АТ «Укрзалізниця», насамперед, земельного податку, до якого в 2019 р. було внесено зміни, що значно ускладнили і без того непросте фінансове становище компанії, дозволить збільшити обсяги капітальних інвестицій в розвиток залізничної галузі. Досвід АТ «Укрзалізниця», яка сплачує податок на землю під коліями, не є характерним для країн ЄС;

4) вирішення, з боку держави, питання компенсації збитків від перевезення пасажирів, та впровадження прямих дотацій на оновлення рухомого складу АТ «Укрзалізниця» та підтримку залізничної інфраструктури (на зразок того як це передбачено на 2021 р.) сприятиме розвитку ринку вантажних залізничних перевезень;

5) підвищення тарифів на вантажні залізничні перевезення потрібно здійснювати поетапно з подальшим цільовим використанням коштів. На 1-му етапі доцільно розпочати зі зміни тарифів на перевезення *порожніх вагонів* з під вивантаження вантажів I та II тарифних класів, залишивши без зміни тарифи для III класу, що матиме менший негативний вплив на вантажовідправників та вантажоодержувачів. Реалізувати таке підвищення тарифів доцільно окремим наказом Міністерства інфраструктури України.

На 2-му етапі, необхідно здійснити уніфікації тарифів на порожній пробіг. Тарифи на порожні вагони мають бути однаковими, без прив'язки до вантажу, який перевозився до цього. Зауважимо, що Українська зернова асоціація давно й послідовно відстоює уніфікацію порожнього пробігу – вартості доставки порожніх вагонів та зближення тарифних класів – вартості перевезення для різних вантажів.

На 3-му етапі, внести зміни до коефіцієнтів на тарифи для перевезення вантажів I та II тарифних класів, а також позакласних вантажів. Збиткові тарифи на позакласні вантажі й вантажі I-го класу мають бути переглянуті до рівня собівартості, що забезпечить беззбитковість перевезень. Зближення класів має відбуватися за умови досягнення балансу інтересів бізнесу, АТ «Укрзалізниця» та держави. Можна припустити, що такий підхід до підвищення тарифів дозволить частково повернути на залізницю вантажі, які перейшли на автотранспорт.

З позиції науково-економічної ради Укрзалізниці [7] на першому етапі необхідно встановити тарифи на рівні собівартості перевезення для деяких вантажів позакласної групи (піску кварцового і формувального, шлаків, золи, солі, крім технічної, концентрату мінерального «Галіт», перліту) та перенести вантажі I класу (за деякими винятками) до вантажів II класу, а також уніфікувати тарифи на перевезення порожніх вагонів та встановити єдиний коефіцієнт незалежно від виду вантажу, який раніше перевозився у вагоні. При гармонізації тарифних класів необхідно керуватися принципом беззбитковості, першочергово забезпечивши це для вантажів позакласної групи та I тарифного класу. У разі прийняття урядом рішення про підтримку окремих галузей економіки, то таку підтримку доцільно здійснювати з державного бюджету.

Отже, система тарифоутворення на внутрішні вантажні залізничні перевезення потребує зміни підходів до формування тарифів та розподілу доходів. Такі зміни неможливі без проведення реформування залізничної галузі та впровадження вертикально-інтегрованої системи управління, тобто розділення АТ «Укрзалізниця» на функціональні бізнес-вертикалі, яке має відбутися також на виконання Угоди про асоціацію з ЄС та, відповідно, до Стратегії АТ «Укрзалізниця» на 2019-2023 рр. [14], буде включати: корпоративний центр, вертикаль вантажних перевезень та логістики, вертикаль пасажирських перевезень, вертикаль інфраструктури, вертикаль виробництва та сервісу, організаційну структуру з управління непрофільними активами. Зволікання з реформою залізничної галузі та системою тарифоутворення, зокрема, з визначенням державою ролі залізничного транспорту в загальній транспортній системі країни, матиме негативні наслідки не лише для ринку вантажних перевезень, галузі загалом, а й національної економіки.

### **Перелік використаних джерел.**

1. Офіційний сайт Міністерства інфраструктури України. Повідомлення про оприлюднення проєкту наказу Міністерства інфраструктури України. URL: <https://mtu.gov.ua/news/32928.html>
2. Офіційний сайт Міністерства інфраструктури України. URL: <https://mtu.gov>.
3. Чому Укрзалізниця хоче підняти вантажні тарифи для олігархів. URL: [https://biz.censor.net/resonance/3222391/chomu\\_ukrzalznitsya\\_hoche\\_pdneyati\\_vantajn\\_tarifi\\_dlya\\_olgarhv](https://biz.censor.net/resonance/3222391/chomu_ukrzalznitsya_hoche_pdneyati_vantajn_tarifi_dlya_olgarhv)
4. Укрзалізниця пошла войною на олігархів: хоче возити грузи по єдиному тарифу. Кто выигрывает. URL: <https://biz.liga.net/all/transport/article/ukrzalznitsya-poshla-voynoy-na-oligarhov-hochet-voztit-gruzy-po-edinomu-tarifu-kto-vyigraet>
5. Міністерства інфраструктури України має намір з вересня підняти тарифи на залізничні перевезення вантажів 1-го і 2-го класів. URL: <https://dzi.gov.ua/press-centre/news/miu-maye-namir-z-veresnya-pidnyaty-taryfy-na-zaliznychni-perevezennya-vantazhiv-1-go-i-2-go-klasiv>
6. Показники вантажних перевезень. URL: [https://www.uz.gov.ua/cargo\\_transportation/general\\_information/indicators\\_of\\_transit/](https://www.uz.gov.ua/cargo_transportation/general_information/indicators_of_transit/)
7. Науково-економічна рада Укрзалізниці рекомендує поетапно провести зближення тарифних класів вантажів. URL: <https://www.railinsider.com.ua/naukovo-ekonomichna-rada-ukrzalznyczi-rekomenduye-poetapno-provesty-zblyzhennya-taryfnyh-klasiv-vantazhiv/>
8. Консолідована фінансова звітність АТ «Укрзалізниця», складена за МСФЗ. URL: [https://www.uz.gov.ua/about/investors/financial\\_statements/kfz\\_msfz/](https://www.uz.gov.ua/about/investors/financial_statements/kfz_msfz/)
9. Рудаков О. Удосконалення роботи Укрзалізниці як соціально-економічний фактор подолання наслідків фінансово-економічної кризи в металургійному комплексі України. URL: <http://dspace.wunu.edu.ua/bitstream/316497/24010/1/%D0%A0%D1%83%D0%B4%D0%B0%D0%BA%D0%BE%D0%B2%20%D0%9E.pdf>
10. Україні потрібна реформа залізниці, а не штучні зміни класів віджилих тарифів. URL: <https://www.minprom.ua/digest/269145.html>.
11. Без збільшення тарифу на вантажні перевезення УЗ зупиниться. URL: <https://www.railinsider.com.ua/kubrakov-bez-zbilshennya-taryfu-na-vantazhni-perevezennya-uz-zupynitsya/>
12. Підвищення тарифів УЗ призведе до колапсу експортоорієнтованих галузей. URL: <https://www.railinsider.com.ua/pidvyshhennya-taryfiv-uz-pryzvede-do-kolapsu-eksportooryentovanyh-galuzej-grojsman/>
13. Кабмін планує реформувати тарифоутворення на Укрзалізниці. URL: <https://gmk.center.ua/news/kabmin-planuie-reformuvati-tarifoutvorennya-na-uz/>
14. Стратегія АТ «Укрзалізниця» на 2019–2023 роки. URL: <https://zbc.org.ua/wp-content/uploads/2019/09/%D0%A1%D1%82%D1%80%D0%B0%D1%82%D0%B5%D0%B3%D1%96%D1%8F-4-Typography.pdf>
15. Зближення класів суперечить самій сутності тарифоутворення через класи. URL: <https://www.railinsider.com.ua/oleksandr-tkachuk-zblyzhennya-klasiv-superechyt-samij-sutnosti-taryfoutvorennya-cherez-klasy/>
16. Лібералізація ринку залізничних перевезень в Україні. уроки країн Європейського Союзу. URL: <https://ces.org.ua/wp-content/uploads/2019/06/%D0%9B%D1%96%D0%B1%D0%B5%D1%80%D0%B0%D0%BB%D1%96%D0%B7%D0%B0%D1%86%D1%96%D1%8F-%D0%B7%D0%B0%D0%BB%D1%96%D0%B7%D0%BD%D0%B8%D1%87%D0%BD%D0%BE%D0%B3%D0%BE-%D1%80%D0%B8%D0%BD%D0%BA%D1%83-.pdf>
17. Вантажні перевезення: як розв'язати тарифний вузол. URL: [https://biz.censor.net/columns/3019606/vantajn\\_perevezennya\\_yak\\_rozvyazati\\_tarifniyi\\_vuzol](https://biz.censor.net/columns/3019606/vantajn_perevezennya_yak_rozvyazati_tarifniyi_vuzol)
18. Постанова КМУ «Про першочергові заходи щодо стабілізації ситуації, що склалася в гірничо-металургійному та хімічному комплексі» № 925 від 14 жовтня 2008 р. URL: [http://search.ligazakon.ua/l\\_doc2.nsf/link1/KP080925.html](http://search.ligazakon.ua/l_doc2.nsf/link1/KP080925.html)

### **References.**

1. Official site of the Ministry of Infrastructure of Ukraine (2021), “Notice of promulgation of the draft order of the Ministry of Infrastructure of Ukraine”, available at: <https://mtu.gov.ua/news/32928.html>, (Accessed 19 October 2021).
2. Official site of the Ministry of Infrastructure of Ukraine (2021), available at: <https://mtu.gov> (Accessed 19 October 2021).
3. Vinnichuk, Yu. (2020), “Why Ukrzaliznytsia wants to raise freight rates for oligarchs”, available at: [https://biz.censor.net/resonance/3222391/chomu\\_ukrzalznitsya\\_hoche\\_pdneyati\\_vantajn\\_tarifi\\_dlya\\_olgarhv](https://biz.censor.net/resonance/3222391/chomu_ukrzalznitsya_hoche_pdneyati_vantajn_tarifi_dlya_olgarhv), (Accessed 19 October 2021).
4. Bukatiuk, U. (2020), “Ukrzaliznytsia went to war with the oligarchs: it wants to transport goods at a uniform rate. Who won”, available at: <https://biz.liga.net/all/transport/article/ukrzalznitsya-poshla-voynoy-na-oligarhov-hochet-voztit-gruzy-po-edinomu-tarifu-kto-vyigraet>, (Accessed 19 October 2021).
5. Derzhzovnishinform (2021), “The Ministry of Infrastructure of Ukraine intends to raise tariffs for rail transportation of goods of the 1st and 2nd classes from September”, available at: <https://dzi.gov.ua/press->



centre/news/miu-maye-namir-z-veresnya-pidnyaty-taryfy-na-zaliznychni-perevezennya-vantazhiv-1-go-i-2-go-klasiv, (Accessed 19 October 2021).

6. Ukrzaliznytsia (2021), “Indicators of freight traffic”, available at: [https://www.uz.gov.ua/cargo\\_transportation/general\\_information/indicators\\_of\\_transit](https://www.uz.gov.ua/cargo_transportation/general_information/indicators_of_transit), (Accessed 19 October 2021).

7. Rail.insider (2020), “Scientific and Economic Council of Ukrzaliznytsia recommends gradual convergence of tariff classes of goods”, available at: <https://www.railinsider.com.ua/naukovo-ekonomichna-rada-ukrzaliznytsi-rekomenduye-poetapno-provesty-zblyzhennya-taryfnyh-klasiv-vantazhiv/>, (Accessed 19 October 2021).

8. Ukrzaliznytsia (2020), “Consolidated financial statements of JSC Ukrzaliznytsia prepared in accordance with IFRS”, available at: [https://www.uz.gov.ua/about/investors/financial\\_statements/kfz\\_msfz/](https://www.uz.gov.ua/about/investors/financial_statements/kfz_msfz/), (Accessed 19 October 2021).

9. Rudakov, O. (2009), “Improving the work of Ukrzaliznytsia as a socio-economic factor in overcoming the consequences of the financial and economic crisis in the metallurgical complex of Ukraine”, available at: <http://dspace.wunu.edu.ua/bitstream/316497/24010/1/%D0%A0%D1%83%D0%B4%D0%B0%D0%BA%D0%BE%D0%B2%20%D0%9E.pdf>, (Accessed 19 October 2020).

10. Husak, V. (2021), “Ukraine needs railway reform, not artificial changes in obsolete tariff classes”, available at: <https://www.minprom.ua/digest/269145.html>, (Accessed 19 October 2021).

11. Rail.insider (2021), “UZ will stop without increasing the tariff for freight transportation”, available at: <https://www.railinsider.com.ua/kubakov-bez-zbilshennya-taryfu-na-vantazhni-perevezennya-uz-zupynytsya/>, (Accessed 19 October 2021).

12. Rail.insider (2020), “The increase in UZ tariffs will lead to the collapse of export-oriented industries”, available at: <https://www.railinsider.com.ua/pidvyshhennya-taryfiv-uz-pryzvede-do-kolapsu-eksportooryentovanyh-galuzej-grojsman/>, (Accessed 19 October 2021).

13. Levchuk, K. (2021), “The Cabinet of Ministers plans to reform tariff formation at Ukrzaliznytsia”, available at: <https://gmk.center.ua/news/kabmin-planuie-reformuvati-tarifoutvorennya-na-uz/>, (Accessed 19 October 2021).

14. Ukrzaliznytsia (2019), “Strategy of JSC “Ukrzaliznytsia” for 2019-2023”, available at: <https://zbc.org.ua/wp-content/uploads/2019/09/%D0%A1%D1%82%D1%80%D0%B0%D1%82%D0%B5%D0%B3%D1%96%D1%8F-4-Typography.pdf>, (Accessed 19 October 2021).

15. Rail.insider (2021), “Convergence of classes contradicts the very essence of tariff formation through classes”, available at: <https://www.railinsider.com.ua/oleksandr-tkachuk-zblyzhennya-klasiv-superechyt-samij-sutnostitaryfoutvorennya-cherez-klasy/>, (Accessed 19 October 2021).

16. Kuz'o, V. Zatvornyts'ka, O. and Yablonovs'kyj, D. (2019), “Liberalization of the railway transportation market in Ukraine. Lessons of the European Union”, available at: <https://ces.org.ua/wp-content/uploads/2019/06/%D0%9B%D1%96%D0%B1%D0%B5%D1%80%D0%B0%D0%BB%D1%96%D0%B7%D0%B0%D1%86%D1%96%D1%8F-%D0%B7%D0%B0%D0%BB%D1%96%D0%B7%D0%BD%D0%B8%D1%87%D0%BD%D0%BE%D0%B3%D0%BE-%D1%80%D0%B8%D0%BD%D0%BA%D1%83-.pdf>, (Accessed 19 October 2021).

17. Korniienko, V. (2017), “Freight: how to solve the tariff knot”, available at: [https://biz.censor.net/columns/3019606/vantajn\\_perevezennya\\_yak\\_rozvyazati\\_tarifnyi\\_vuzol](https://biz.censor.net/columns/3019606/vantajn_perevezennya_yak_rozvyazati_tarifnyi_vuzol), (Accessed 19 October 2021).

18. Cabinet of Ministers of Ukraine (2008), Resolution “On priority measures to stabilize the situation in the mining and metallurgical and chemical complex”, available at: [http://search.ligazakon.ua/l\\_doc2.nsf/link1/KP080925.html](http://search.ligazakon.ua/l_doc2.nsf/link1/KP080925.html), (Accessed 19 October 2021).

*Стаття надійшла до редакції 19.10.2021 р.*