

АНАЛІЗ РЕГУЛЯТОРНОГО ВПЛИВУ
до проєкту 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»

I. Визначення проблеми

Відповідно до постанови Кабінету Міністрів України від 25 грудня 1996 року № 1548 «Про встановлення повноважень органів виконавчої влади та виконавчих органів міських рад щодо регулювання цін (тарифів)» Міністерство інфраструктури України затверджує тарифи на перевезення вантажів залізничним транспортом.

Розподіл вантажів за тарифними класами визначається рівнем Коефіцієнтів, що застосовуються до тарифів Збірника тарифів на перевезення вантажів залізничним транспортом у межах України та пов'язані з ними послуги, затверджених наказом Міністерства транспорту та зв'язку України від 26 березня 2009 року № 317, зареєстрованих у Міністерстві юстиції України 15 квітня 2009 року за № 341/16357 (у редакції наказу Міністерства інфраструктури України від 22 березня 2019 року № 205) (далі – тарифи Збірника тарифів).

На сьогодні плата за перевезення вантажів 1-го та 3-го класів відрізняється більше ніж удвічі, а позакласної групи вантажів (щебню та баласту (щебню) для доріг, перліту, піску, гранвідсіву, шлаків, золи, солі, концентрату мінерального «Галіт» (далі – вантажі позакласної групи)) та 3-го класу – майже у 3 рази, в той час як витрати на транспортування не залежать від роду вантажу у вагоні.

Система, запроваджена в 2009 році, з моменту її впровадження стала неактуальною в сучасних умовах:

1. Перевезення деяких вантажів значно дорожче за перевезення інших вантажів, що дискримінує ряд виробників продукції із вищою часткою доданої вартості.
2. Зростання витрат діяльності АТ «Укрзалізниця» відбувається швидше індексації тарифів, що призводить до дисбалансу системи перехресного субсидування як всередині сегменту вантажних перевезень, так і між сегментами вантажних і пасажирських перевезень.
3. Зміни в структурі економіки зумовили значну зміну у структурі перевезень залізничним транспортом у зв'язку зі зменшенням попиту на перевезення високовартісних вантажів та зменшенням обсягів високоприбуткового транзиту, що переважно генерувався на території Російської Федерації.
4. Інфляційні процеси, що призвели до зменшення реальної вартості перевезень вантажів з 2014 року.

1. Перевезення деяких вантажів значно дорожче за перевезення інших вантажів, що дискримінує ряд виробників продукції із вищою часткою доданої



Документ СЕД MIY IT-Enterprise

Сертифікат 58E2D9E7F900307B040000006624320072FF9400
Підписувач Кубраков Олександр Миколайович
Дійсний з 25.05.2021 00:00:00 по 24.05.2023 23:59:59
ID 1103990

Недосконалість чинної системи тарифікації вантажів була виявлена серед фінансових порушень, які призвели до недоотримання доходів, за результатами державного фінансового аудиту діяльності акціонерного товариства «Українська залізниця» за період з 01 січня 2017 р. по 30 червня 2020 р. (далі – Аудиторський звіт), проведеного Державною аудиторською службою України.

Так, відповідно до Аудиторського звіту: «впровадження класності на перевезення вантажів залізничним транспортом у межах України, відсутність уніфікації коефіцієнтів, що застосовуються до Збірника тарифів, є економічно необґунтованим та надає преференції при перевезення окремих видів вантажів, через що АТ «Укрзалізниця» втратила доходів розрахунково на суму 17,6 млрд гривень».

Довідково: Державною аудиторською службою України зазначено, що розрахунок проведено лише на окремі види товарів, що перевозяться у внутрішньодержавному сполученні, як різниця між коефіцієнтами до тарифів Збірника тарифів, тобто з урахуванням обсягів перевезень всіх вантажів у межах України втрати доходів значно більші.

Також з Аудиторського звіту: «Коефіцієнт, що застосовується до тарифу на перевезення залізної руди та вугілля (І тарифний клас), є одним із найнижчих, проте обсяг перевезення цих товарів є найбільшим, перевезення зерна (ІІ клас) є дорожчим через більший коефіцієнт. Причому собівартість перевезення зазначених товарів практично є однаковою.».

Необхідно зазначити, що в загальних обсягах перевезення вантажів позакласної групи та 1-го тарифного класу становлять близько 70 %. Перевезення вантажів позакласної групи здійснюються з від'ємною рентабельністю. Найбільшу частку в обсягах перевезень вантажів 1-го тарифного класу займають руда залізна, вугілля, добрива мінеральні, цемент, вапняк для флюсування, сировина вогнетривка, тощо, перевезення яких здебільшого також нерентабельні.

Найбільшу частку в обсягах перевезень позакласної групи вантажів займає щебінь гранітний, обсяги якого за 2020 рік збільшились на 35,9% у порівнянні з 2019 роком, на що переважно вплинула реалізація спільного національного проекту Президента та Уряду «Велике будівництво», мета якого – побудувати необхідні об'єкти інфраструктури по всій Україні. Перевезення вантажів позакласної групи наразі здійснюються за найнижчими тарифами.

На перевезення порожніх вагонів також встановлено розподіл тарифів на три класи залежно від того, з-під вивантаження якого вантажу порожній вагон слідує під завантаження, в (із) ремонт(у), на промивання, пропарку, дезінсекцію та дезінфекцію тощо, а саме: з-під вивантаження вантажів 1-го тарифного класу та вантажів позакласної групи – 1,242; з-під вивантаження вантажів 2-го тарифного класу – 1,885; з-під вивантаження вантажів 3-го тарифного класу, в (із) ремонт(у), на промивання, пропарку, дезінсекцію та дезінфекцію тощо – 3,023.

Тобто тарифи на перевезення порожніх вагонів з-під вивантаження вантажів позакласної групи і вантажів 1-го тарифного класу відрізняються від тарифів з-під вивантаження вантажів 2-го тарифного класу в 1,5 раза, а від

тарифів з-під вивантаження вантажів 3-го тарифного класу відрізняються майже в 2,5 раза, що зумовлює відповідне перехресне субсидування між вантажами та подекуди недобросовісне маніпулювання тарифами.

Діюча система тарифікації утворює дисбаланс економіки, оскільки покриття збиткових видів діяльності АТ «Укрзалізниця» здійснюється за рахунок прибуткових видів діяльності. При цьому обсяг прибуткових перевезень щороку зменшується у зв'язку зі зменшенням виробництва товарів, які відносяться до 3 тарифного класу вантажів (у першу чергу, чорних металів) та транзитних перевезень.



Крім того, така система тарифоутворення стимулює українську промисловість концентруватись саме на виробництві та експорті сировинної продукції, перевезення якої коштує дешевше, замість експорту продукції з високою часткою доданої вартості.

2. Зростання витрат діяльності АТ «Укрзалізниця» відбувається швидше індексації тарифів, що призводить до дисбалансу системи перехресного субсидування як всередині сегменту вантажних перевезень, так і між сегментами вантажних і пасажирських перевезень.

З моменту прийняття Збірнику тарифів темпи зростання витрат на перевезення залізничним транспортом значно перевищують темпи індексації тарифів.

Основною причиною такої ситуації є те, що на сьогодні не забезпечується виконання положень нормативно-правових актів, які регулюють ціноутворення на залізничному транспорті. І, як наслідок, фактичний рівень зміни тарифів завжди менший, ніж закладений у кількісній припущення прогнозу економічного і соціального розвитку України. Так, за даними Державної служби статистики України, з 2009 по 2020 рік зростання ЦВ випереджає індекс тарифів на перевезення вантажів залізничним транспортом (далі – ІТ) без проведення запропонованої індексації на 60%.

Порівняння динаміки індексу цін виробників промислової продукції та індексу тарифів на перевезення вантажів залізничним транспортом



У 2021 році також будуть змінені умови, що не залежать від господарської діяльності, зокрема:

зростання цін – прогнозний індекс цін виробників промислової продукції (далі – ІЦВ) – 108,7%,

відповідно до Державного бюджету України на 2021 рік мінімальна заробітна плата збільшилась з 01 січня на 1 000 грн, з 01 грудня вона буде збільшена ще на 500 грн. Особливе значення в перевезеннях має інфраструктурний комплекс, від технічного стану якого залежать безпека, швидкість і надійність доставлення пасажирів і вантажів, ефективність використання рухомого складу.

Наразі довжина головних колій складає 27 062,3 км. З них 9 772,1 км або 36% з простроченими термінами виконання ремонтно-колійних робіт капітального характеру.

Основними проблемними питаннями технічного стану інфраструктури є:

- зростання протяжності головних колій з простроченими термінами виконання ремонтно-колійних робіт;
- збільшення протяжності ділянок колій з обмеженням швидкості руху поїздів та попереджень про це;
- збільшення кількості станційних та перегінних пристроїв автоматики та зв'язку для забезпечення управління рухом поїздів та безпеки, що відпрацювали встановлений ресурс і потребують повної заміни на сучасні.

У 2020 році усіма видами ремонтів капітально відремонтовано основних засобів на суму 803,85 млн грн.

Інформаційно з Аудиторського звіту:

«Прибутки вантажного сегмента АТ «Укрзалізниця» витрачаються на покриття зростаючих збитків пасажирського: у 2019 році збитки пасажирського сегмента становили понад 12 млрд грн (у 2017 році – 10 млрд гривень).

Наслідком зазначеного фінансового дисбалансу є недовиконання планів капітальних інвестицій, технічна деградація (зношеність локомотивів становить понад 95%, з 26,7 тис. км головних залізничних колій 6,4 тис. грн потребують

капітального ремонту, а ще 2,7 тис. км – реконструкції), що призводить до уповільненого руху (обіг вантажного вагона зріс з 8,6 доби у 2014 році до 10,4 доби у 2018 році) та зростання витрат вантажовласників на залучення вагонів.»

Фактично АТ «Укрзалізниця» спонсорує не тільки соціальні перевезення, а й великий бізнес, здійснюючи перевезення сировини за тарифами, нижчими від їх собівартості.

Як наслідок, АТ «Укрзалізниця» не має можливості виконувати свої зобов'язання перед працівниками щодо забезпечення безпечних умов праці та забезпечення справедливості та конкурентної оплати праці. У 2021 році АТ «Укрзалізниця» знаходиться на 23-25 місцях за рівнем заробітної плати серед економічно активних галузей економіки України. Середньомісячна заробітна плата працівника АТ «Укрзалізниця» на 10 % нижча за середній рівень заробітної плати в країні.

3. Зміни в структурі економіці зумовили значну зміну у структурі перевезень залізничним транспортом у зв'язку зі зменшенням попиту на перевезення високовартісних вантажів та зменшенням обсягів високоприбуткового транзиту, що переважно генерувався на території Російської Федерації.

Відповідно введені у 2009 році одночасно зі Збірником тарифів в дію коефіцієнти до тарифів Збірника тарифів, які були сформовані на принципах перехресного субсидування різних видів перевезень вантажів та порожніх вагонів, підлягають перегляду, оскільки:

структурні зміни в економіці України, викликані зміною структури виробництва, а також анексією Криму та тимчасовою окупацією деяких регіонів Донецької та Луганської областей, призвели до зменшення обсягів виробництва та, як наслідок, перевезення високовартісних вантажів;

зростання витрат на перевезення з незалежних від АТ «Укрзалізниця» причин відбувалося більшими темпами, ніж індексація тарифів.

Це призвело до того, що прибуткові види діяльності більше не перекривають збитків як від перевезення низьковартісних вантажів та порожніх вагонів, так і збитків від пасажирських перевезень.

4. Інфляційні процеси, що призвели до зменшення реальної вартості перевезень вантажів з 2014 року.

Репрезентативним відображенням реальної вартості перевезень вантажів є порівняння вартості перевезень ключових експортних вантажів, залізної руди та зернових, в доларовому виразі відповідно до курсу, що діяв у відповідний період часу.



Необхідно зазначити, що на даний момент АТ «Укрзалізниця» здійснює фінансування збитків операційної діяльності пасажирських перевезень за рахунок перехресного субсидування з доходів вантажних перевезень.

Відповідна система має змінитись у відповідності до Угоди про асоціацію між Україною, з однієї сторони, та Європейським Союзом, Європейським співтовариством з атомної енергії і їхніми державами-членами, з іншої сторони (далі – Угода про асоціацію з ЄС) після прийняття нової редакції закону про залізничний транспорт, який має передбачати:

- Організацію суспільно-важливих перевезень пасажирів органами центральної влади та місцевого самоврядування.
- Введення тарифу на послуги доступу до залізничної інфраструктури.
- Відкриття ринку залізничних перевезень.

Відповідно, після відкриття ринку залізничних перевезень всі перевізники на території України (як державної, так і приватної власності) будуть сплачувати тариф на послуги доступу до залізничної інфраструктури на рівних умовах, а вартість перевезення буде дерегульована та визначатись перевізниками на ринкових умовах.

Відповідно до Угоди про асоціацію з ЄС відповідна модель ринку залізничних перевезень має бути впроваджена до кінця 2022 року.

З урахуванням необхідності поступовості змін в тарифній системі для уникнення значного впливу на ринок залізничних перевезень та запровадити часткове зменшення дисбалансу у тарифах на перевезення вантажів залізничним транспортом шляхом диференційованого підходу до зміни державно регульованих тарифів.

Зміну рівня тарифів пропонується здійснити шляхом:

- встановлення тарифів для вантажів позакласної групи на нині діючому рівні для вантажів 1-го тарифного класу;
- поступового збільшення рівня тарифів на перевезення нинішньої групи вантажів 1-го тарифного класу на 8% з 01.09.2021 та ще на 20,4% з 01.01.2022;
- поступового збільшення рівня тарифів на перевезення вантажів 2-го тарифного класу на 8% з 01.09.2021 та ще на 6,5% з 01.01.2022;
- встановлення коефіцієнту до тарифів Збірника тарифів, який застосовується до тарифних схем 14 і 17, при розрахунку тарифу за перевезення порожніх вагонів з-під вивантаження вантажів 1-го тарифного класу і вантажів позакласної групи під наступне навантаження на рівні тарифів з-під вивантаження вантажів 2-го тарифного класу, продуктів харчування та енергетичних газів під наступне навантаження.

Для зменшення ризиків для економіки країни та вітчизняних виробників зміну рівня тарифів пропонується здійснювати поступово, що забезпечить розтермінування впливу від підвищення в часі, адаптації ринку до змін, дозволить користувачам послуг залізничного транспорту врахувати заплановані зміни рівня тарифів при організації роботи та укладанні контрактів.

Так, на першому етапі зміну рівня тарифів на перевезення нинішньої групи вантажів 1-го тарифного класу, перевезення яких становило 56% у загальному вантажообігу у межах України у минулому році, пропонується здійснити шляхом підвищення рівня тарифів на 8%, оскільки зазначене не перевищуватиме передбаченого у 2021 році прогнозом економічного і соціального розвитку України на 2021-2023 роки, затвердженого постановою Кабінету Міністрів України від 29.07.2021 № 671, рівня індексу цін виробників промислової продукції (8,7%). Проте, при цьому забезпечить приведення до беззбиткового рівня перевезень основної групи вантажів, що перевозяться залізничним транспортом, рентабельність яких на сьогодні в цілому по групі складає -6%. Рентабельність таких перевезень після введення в дію ініціативи з 01.09.2021 становитиме 1,5%, що є недостатнім для забезпечення відновлення основних засобів. Проведення ж другого етапу зміни рівня тарифів, передбаченого проектом наказу, дозволить здійснювати перевезення цих вантажів з економічно доцільним рівнем рентабельності.

Однак, враховуючи неможливість одночасного приведення всіх тарифів на перевезення вантажів до економічно обґрунтованого рівня (наприклад, для вантажів позакласної групи навіть заплановане приведення до беззбиткового рівня вже є значним підвищенням) з метою зменшення негативного впливу на економіку держави, при цьому враховуючи і складний фінансово-економічний стан залізничного транспорту, з метою залучення додаткових доходних надходжень для збільшення фінансової можливості для забезпечення ремонту

основних засобів та інфраструктури, забезпечення безпеки руху поїздів, проектом наказу запропоновано незначне підвищення рівня тарифів і на перевезення вантажів 2-го тарифного класу, що також знаходиться в межах прогнозних макропоказників.

Прийняття зазначеного рішення може бути першим кроком на шляху ліквідації розподілу вартості перевезення за тарифними класами вантажів.

Зміну рівня тарифів можливо здійснити тільки шляхом прийняття відповідного наказу Мінінфраструктури. Прийняття цього наказу з 01 вересня 2021 року дозволить:

скоротити перехресне субсидування між вантажами;

привести до безбиткового рівня перевезення вантажів позакласної групи і 1-го тарифного класу;

за прогнозними розрахунками одержати додаткові доходи АТ «Укрзалізниця» від перевезень вантажів у межах України та пов'язані з ними послуги до кінця року в сумі 1,783 млрд грн та 10,091 млрд грн у 2022 році;

збільшити податкові надходження до Державного бюджету України в сумі 100,4 млн грн у 2021 році і 534,2 млн грн у 2022 році;

збільшити фінансову можливість для забезпечення ремонту основних засобів, що використовуються в реалізації послуг з вантажних перевезень, та інфраструктури відповідно до потреб галузевих департаментів та направити кошти на освоєння капітальних інвестицій для забезпечення безпеки руху поїздів;

здійснити у 2021-2022 рр. реконструкцію 365 км колії, реконструкцію 95 стрілочних переводів, капітальний ремонт 68 км колії, реконструкцію електричних мереж, технічне переоснащення та ремонт штучних споруд господарства колії, тягових підстанцій, пристроїв СЦБ, модернізацію тягового рухомого складу на суму 11 874,5 млн грн.

Визначення основних груп (підгруп), на які проблема справляє вплив:

Групи (підгрупи)	Так	Ні
Громадяни		-
Держава	+	
Суб'єкти господарювання*	+	

*Кількість суб'єктів господарювання станом на 01.01.2021 – 2203 (кількість потенційних учасників перевізного процесу періодично змінюється).

Суб'єкти господарювання на ринку залізничних вантажних перевезень, на яких проблема справляє вплив:

перевізник – АТ «Укрзалізниця»;

вантажовідправники, вантажоодержувачі (далі – вантажовласники), які є учасниками процесу перевезення залізничним транспортом вантажів.

Проблема не справлятиме значного впливу на суб'єктів великого, середнього та малого підприємництва, оскільки зміна державних регульованих тарифів на перевезення до кінця року складе лише 3,3% у 2021 році і 18% у 2022 році.

II. Цілі державного регулювання

Головною ціллю державного регулювання є зміна рівня тарифів на перевезення вантажів, скорочення перехресного субсидування між вантажами та вдосконалення тарифної політики на залізничному транспорті, що реалізується тільки шляхом прийняття відповідного проєкту наказу, яким будуть внесені зміни до Коефіцієнтів, що застосовуються до тарифів Збірника тарифів на перевезення вантажів залізничним транспортом у межах України та пов'язані з ними послуги.

III. Визначення та оцінка альтернативних способів досягнення цілей

1. Визначення альтернативних способів.

Вид альтернативи	Опис альтернативи
Альтернатива 1.	Збереження чинного регулювання. Тарифи на перевезення позакласних вантажів, вантажів 1-го тарифного класу та порожніх вагонів з-під їх вивантаження під наступне навантаження не мають економічно обґрунтованого рівня та інвестиційної складової. Недоотримання доходів перевізником, недовиконання планів капітальних інвестицій, технічна деградація (зношеність локомотивів становить понад 95%, з 26,7 тис. км головних залізничних колій 6,4 тис. грн потребують капітального ремонту, а ще 2,7 тис. км – реконструкції), що призводить до уповільненого руху, закриття окремих ділянок, перегонів, незабезпечення перевізником потреб економіки держави у перевезеннях, незабезпечення задовільного технічного стану інфраструктури, від якого залежать безпека, швидкість і надійність доставки пасажирів і вантажів, ефективність використання рухомого складу. Зросте протяжність головних колій з простроченими термінами виконання ремонтно-колійних робіт, збільшиться протяжність ділянок колій з обмеженням швидкості руху поїздів, збільшиться кількість станційних та перегінних пристроїв автоматики та зв'язку для забезпечення управління рухом поїздів та безпеки, що відпрацювали встановлений ресурс і потребують повної заміни на сучасні.

	Крім того, незабезпечення безпечних умов праці та справедливості і конкурентної оплати праці призводить до відтоку кваліфікованих кадрів із залізничного транспорту, які є спеціалістами вузького профілю. Незабезпечення обсягів перевезення вантажів, їх схоронності та безпеки руху на транспорті, що призведе до втрат не лише АТ «Укрзалізниця», а й економіки країни в цілому, що в свою чергу, може призвести до підриву іміджу України на міжнародному рівні через невиконання контрактних зобов'язань, та, як один з наслідків – зменшення валютної виручки, а через незабезпечення військових перевезень – ще й до загрози забезпечення обороноздатності країни.
Альтернатива 2.	Прийняття регуляторного акта дозволить: - скоротити перехресне субсидування між вантажами; - привести до безбиткового рівня перевезення вантажів позакласної групи і 1-го тарифного класу; - за прогнозними розрахунками одержати додаткові доходи АТ «Укрзалізниця» від перевезень вантажів у межах України та пов'язані з ними послуги до кінця року в сумі 1,783 млрд грн у 2021 році та 10,091 млрд грн у 2022 році; - збільшити податкові надходження до Державного бюджету України в сумі 100,4 млн грн у 2021 році і 534,2 млн грн у 2022 році; - збільшити фінансову можливість для забезпечення ремонту основних засобів, що використовуються в реалізації послуг з вантажних перевезень, та інфраструктури відповідно до потреб галузевих департаментів та направити кошти на освоєння капітальних інвестицій для забезпечення безпеки руху поїздів; - 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. Від реалізації проєкту наказу отримані фінансові ресурси забезпечать ремонт основних засобів, що використовуються в реалізації послуг з вантажних перевезень, та інфраструктури відповідно до потреб галузевих департаментів, що дозволить забезпечити перевізником потреби економіки держави у перевезеннях, забезпечити задовільний технічний стан інфраструктури, від якого залежать безпека, швидкість і надійність доставки

	пасажирів і вантажів, ефективність використання рухомого складу. Надасть можливість зменшити протяжність головних колій з простроченими термінами виконання ремонтно-колійних робіт та ділянок колій з обмеженням швидкості руху поїздів, кількість станційних та перегінних пристроїв автоматики та зв'язку для забезпечення управління рухом поїздів та безпеки, що відпрацювали встановлений ресурс і потребують повної заміни на сучасні. Крім того, забезпечення безпечних умов праці та справедливості і конкурентної оплати праці дозволить зупинити відтік кваліфікованих кадрів із залізничного транспорту, які є спеціалістами вузького профілю. Забезпечення обсягів перевезення вантажів, їх схоронності та безпеки руху на транспорті, матиме позитивний вплив не лише на фінансовий стан АТ «Укрзалізниця», а й економіки країни в цілому, що в свою чергу, може дозволити підняти імідж країни на міжнародному рівні та збільшити валютну виручку держави. Зменшення незбалансованості тарифної системи, яка на сьогодні стимулює виробництво та експорт сировинної продукції замість продукції з високою доданою вартістю.
Альтернатива 3.	Прийняття регуляторного акта, який забезпечить приведення рівня тарифів на перевезення позакласних вантажів, вантажів 1-го тарифного класу до рівня тарифів на перевезення вантажів 2-го тарифного класу, а тарифів на перевезення порожніх вагонів – до беззбиткового рівня дозволить: - ліквідувати збитковість перевезень позакласних вантажів, вантажів 1-го тарифного класу, порожніх вагонів та уникнути перехресне субсидування між ними; - одержати додаткові доходи АТ «Укрзалізниця» від перевезень у 2021 році у розмірі 5,2 млрд грн, у 2022 році – 14,9 млрд грн; - збільшити податкові надходження до державного бюджету; - направити кошти на збільшення фінансової можливості для забезпечення стабільного функціонування галузі.

Інші способи, що не передбачають розроблення та затвердження регуляторного акта, є неприйнятними, оскільки вирішення проблеми лежить передусім у правовій площині, зважаючи на те, що розподіл вантажів за тарифними класами визначається рівнем Коефіцієнтів, що застосовуються до тарифів Збірника тарифів.

2. Оцінка вибраних альтернативних способів досягнення цілей.
Оцінка впливу на сферу інтересів держави.

Вид альтернативи	Вигоди	Витрати
Альтернатива 1.	-	Недоотримання Державним бюджетом України додаткових податкових надходжень у сумі 100,4 млн грн у 2021 році і 534,2 млн грн у 2022 році.
Альтернатива 2.	Отримання додаткових надходжень до Державного бюджету України у сумі в сумі 100,4 млн грн у 2021 році і 534,2 млн грн у 2022 році. Забезпечення виконання вимог законодавства в частині удосконалення тарифної політики на залізничному транспорті.	Відсутні.
Альтернатива 3.	Суттєве збільшення додаткових надходжень до Державного бюджету України. Удосконалення тарифної політики на залізничному транспорті та забезпечення стабільного функціонування галузі, що сприятиме покращенню інвестиційної привабливості держави.	Можливе погіршення показників рентабельності підприємств, що здійснюють перевезення зазначених вантажів залізничним транспортом.

Оцінка впливу на сферу інтересів суб'єктів господарювання.

Вид альтернативи	Вигоди	Витрати
Альтернатива 1	Можливість перевозити вантажі за збитковими для перевізника тарифами, що забезпечує вантажовласникам отримання додаткових прибутків за рахунок збиткових державних регульованих тарифів.	Додаткові витрати у вантажовласників не виникають.
Альтернатива 2	Покращення якості послуг за рахунок реконструкції 365 км	Збільшення витрат вантажовласників на

	колії, реконструкції 95 стрілочних переводів, капітального ремонту 68 км колії, реконструкції електричних мереж, технічне переоснащення та ремонт штучних споруд господарства колії, тягових підстанцій, пристроїв СЦБ, модернізації тягового рухомого складу на суму 11 874,5 млн грн.	1,783 млрд грн у 2021 році та 10,091 млрд грн у 2022 році. Зміна державних регульованих тарифів на перевезення до кінця поточного року складе 3,3% і 18% у 2022 році. Зміна транспортної складової в кінцевій ціні продукції за умови впровадження наказу складе від 0,4% (кокс) до 10,3% (вапняк), що не є значним та не справлятиме суттєвого впливу на формування кінцевої ціни продукції.
Альтернатива 3	Забезпечить своєчасність, оперативність залізничних перевезень та сприятиме відсутності скарг вантажовласників в частині забезпечення рухомим складом. Забезпечить удосконалення тарифної політики.	Збільшення витрат вантажовласників у 2021 році на 5,2 млрд грн, у 2022 році – 14,9 млрд грн.

Оцінка впливу на сферу інтересів суб'єктів господарювання.

Показник	Великі та середні	Малі	Мікро	Разом
Кількість суб'єктів господарювання, що підпадають під дію регулювання, одиниць*	2203	-	-	2203
Питома вага групи у загальній кількості, відсотків	100	-	-	100

*Кількість суб'єктів господарювання, що підпадають під дію регулювання, за групами визначити неможливо, оскільки, за інформацією Держстату, суб'єкт господарювання може належати до групи «Великі», при цьому частка перевезень залізничним транспортом буде зовсім незначна, та навпаки. За експертною оцінкою АТ «Укрзалізниця» суб'єктами господарювання груп «малі» та «мікро», на яких регуляторний акт буде мати вплив, є незначним та, у зв'язку з цим, його неможливо оцінити, у зв'язку з тим, що вантажні залізничні перевезення економічно доцільно використовувати виключно для перевезень масових вантажів.

Вантажі за тарифними класами	К-сть суб'єктів, які брали участь в перевезеннях в межах України у 2020 році	Витрати** вантажовласників, тис. грн.				Різниця витрат** вантажовласників, тис.грн.	
		2021 рік		2022 рік		2021 рік	2022 рік
		до реалізації регуляторного акта	після реалізації регуляторного акта	до реалізації регуляторного акта	після реалізації регуляторного акта	до реалізації регуляторного акта	після реалізації регуляторного акта
Разом	*	49 019 609	50 802 874	50 470 867	60 562 130	1 783 265	10 091 263
Вантажі позакласної групи	545	3 385 936	3 737 226	3 417 425	4 303 518	351 290	886 093
Вантажі 1 тарифного класу	1 360	18 083 926	18 586 820	18 646 559	24 246 493	502 894	5 599 935
Вантажі 2 тарифного класу	939	11 733 517	12 059 813	12 098 574	13 915 780	326 296	1 817 206
Вантажі 3 тарифного класу	2 765	8 850 804	8 850 804	9 126 173	9 126 173	0	0
Порожні вагони:							
з-під 1 тарифного класу	1 309	3 349 496	3 952 281	3 453 706	5 241 736	602 785	1 788 030
з-під 2 тарифного класу	748	2 291 206	2 291 206	2 362 491	2 362 491	0	0
з-під 3 тарифного класу	1 429	1 324 724	1 324 724	1 365 939	1 365 939	0	0
* - загальна кількість клієнтів не сумується через те, що одні й ті ж вантажовласники в більшості випадків здійснюють перевезення вантажів різних тарифних класів							
** - вартість перевезення залізничним транспортом, надходження від здійснення яких отримує АТ "Укрзалізниця"							

Сумарні витрати та доходи за альтернативами	Сума витрат та доходів*
Альтернатива 1	Відсутні
Альтернатива 2	1,783 млрд грн у 2021 році та 10,091 млрд грн у 2022 році
Альтернатива 3	5,2 млрд грн у 2021 році, у 2022 році – 14,9 млрд грн.

* - додаткові витрати вантажовласників на здійснення перевезень є доходами АТ «Укрзалізниця»

Порівняння впливу Альтернативи 2 та Альтернативи 3

	Альтернатива 2		Альтернатива 3	
	Ефект 2021	Ефект 2022	Ефект 2021	Ефект 2022
Всього	1 783	10 091	5 188	13 287
Позакласні	351	886	1 080	886
Баласт, пісок, сіль	+25,9% з 01.09.2021		+79,7% з 01.09.2021	

1 клас Руда, вугілля, цемент	503	5 600	2 685	7 965
	+8% з 01.09.2021	+20,4% з 01.01.2022	+42,7% з 01.09.2021	
2 клас Зерно	326	1817	0	0
	+8% з 01.09.2021	+6,5% з 01.01.2022		
Порожній пробіг вагонів	602	1788	1 423	4 221
	+51,8% з 01.09.2021 З-під вивантаження вантажів 1 класу		До рівня собівартості з 01.09.2021: +104,7% (з-під вивант. 1 класу), +34,9% (з-під вивант. 2 класу), -15,9% (з-під вивант. 3 класу)	

IV. Вибір найбільш оптимального альтернативного способу досягнення цілей

Рейтинг результативності (досягнення цілей під час вирішення проблеми)	Бал результативності (за чотирибальною системою оцінювання)	Коментарі щодо присвоєння відповідного бала
Альтернатива 1.	0	Для галузі: Відсутня можливість забезпечення реконструкції 365 км колії, реконструкції 95 стрілочних переводів, капітального ремонту 68 км колії, реконструкції електричних мереж, технічного переоснащення та ремонту штучних споруд господарства колії, тягових підстанцій, пристроїв СЦБ, модернізації тягового рухомого складу на суму 11 874,5 млн грн та, як наслідок, незабезпечення заявок обсягів пеервезень. Для держави: Незабезпечення обсягів перевезення вантажів, їх схоронності та безпеки руху на транспорті, що призведе до втрат не лише АТ «Укрзалізниця», а й економіки країни в цілому, що в свою чергу, може призвести до підриву іміджу України на міжнародному рівні через невиконання контрактних зобов'язань, та, як один з наслідків – зменшення валютної виручки, а через незабезпечення військових перевезень – ще й до загрози забезпечення обороноздатності країни. Діюча система тарифоутворення стимулює

		українську промисловість концентруватись на виробництві та експорті сировинної продукції, перевезення якої коштує дешевше, замість експорту продукції з високою часткою доданої вартості. Недоотримання Державним бюджетом України податкових надходжень у сумі 100,4 млн грн у 2021 році і 534,2 млн грн у 2022 році.
Альтернатива 2.	3	Забезпечується: скорочення перехресного субсидування між вантажами; одержання доходів АТ «Укрзалізниця» від перевезень до кінця року в сумі 1,783 млрд грн у 2021 році та 10,091 млрд грн у 2022 році; збільшення податкових надходжень до Державного бюджету України в сумі 100,4 млн грн у 2021 році і 534,2 млн грн у 2022 році; направлення коштів на реконструкцію 365 км колії, реконструкцію 95 стрілочних переводів, капітальний ремонт 68 км колії, реконструкцію електричних мереж, технічне переоснащення та ремонту штучних споруд господарства колії, тягових підстанцій, пристроїв СЦБ, модернізацію тягового рухомого складу на суму 11 874,5 млн грн. Зменшення незбалансованості тарифної системи, яка на сьогодні стимулює виробництво та експорт сировинної продукції замість продукції з високою доданою вартістю.
Альтернатива 3.	2	Суттєве збільшення витрат вантажовласників під час перевезення вантажів позакласної групи, вантажів 1-го тарифного класу; збільшення собівартості у будівництві доріг.

Рейтинг результативності	Вигоди (підсумок)	Витрати (підсумок)	Обґрунтування відповідного місця альтернативи в рейтингу
Альтернатива 1.	відсутні	відсутні	Відсутня можливість здійснення реконструкції 365 км колії, реконструкції 95 стрілочних переводів, капітального ремонту 68 км колії, реконструкції електричних мереж, технічного переоснащення та ремонту штучних споруд господарства колії, тягових підстанцій, пристроїв СЦБ, модернізації тягового рухомого складу на суму 11 874,5 млн грн.
Альтернатива 2.	Прийняття наказу дозволить забезпечити ремонт основних засобів, що використовуються в реалізації послуг з вантажних перевезень, та інфраструктури відповідно до потреб галузевих департаментів.	відсутні	Прийняття регуляторного акта дозволить: забезпечити реконструкцію 365 км колії, реконструкцію 95 стрілочних переводів, капітальний ремонт 68 км колії, реконструкцію електричних мереж, технічне переоснащення та ремонту штучних споруд господарства колії, тягових підстанцій, пристроїв СЦБ, модернізацію тягового рухомого складу на суму 11 874,5 млн грн.
Альтернатива 3.	Суттєве збільшення додаткових надходжень до Державного	відсутні	Суттєве збільшення витрат вантажовласників вантажів 1-го тарифного класу та вантажів

	бюджету України. Удосконалення тарифної політики на залізничному транспорті та забезпечення стабільного функціонування галузі, що сприятиме покращенню інвестиційної привабливості держави.		позакласної групи під час перевезення вантажів.
--	--	--	---

Рейтинг	Аргументи щодо переваги обраної альтернативи/причини відмови від альтернативи	Оцінка ризику зовнішніх чинників на дію запропонованого регуляторного акта
Альтернатива 1.	Подальша технічна деградація залізничного транспорту і, як наслідок, технічний дефолт. Діюча система тарифоутворення стимулює українську промисловість концентруватись саме на виробництві та експорті сировинної продукції, перевезення якої коштує дешевше, замість експорту продукції з високою часткою доданої вартості.	Не вдосконалюється тарифна політика, брак коштів на реконструкцію 365 км колії, реконструкцію 95 стрілочних переводів, капітальний ремонт 68 км колії, реконструкцію електричних мереж, технічне переоснащення та ремонту штучних споруд господарства колії, тягових підстанцій, пристроїв СЦБ, модернізацію тягового рухомого складу на суму 11 874,5 млн грн.
Альтернатива 2.	Реалізація наказу дозволить вдосконалити незбалансованість тарифної політики, яка на сьогодні стимулює	Негативне сприйняття бізнес-спільнотою ініціативи щодо підвищення тарифів у період кризи, пов'язаної

	виробництво та експорт сировинної продукції замість продукції з високою доданою вартістю шляхом: встановлення тарифів для вантажів позакласної групи на нині діючому рівні для вантажів 1-го тарифного класу; - поступового збільшення рівня тарифів на перевезення нинішньої групи вантажів 1-го тарифного класу на 8% з 01.09.2021 та ще на 20,4% з 01.01.2022; - поступового збільшення рівня тарифів на перевезення вантажів 2-го тарифного класу на 8% з 01.09.2021 та ще на 6,5% з 01.01.2022; - встановлення коефіцієнту до тарифів Збірника тарифів, який застосовується до тарифних схем 14 і 17, при розрахунку тарифу за перевезення порожніх вагонів з-під вивантаження вантажів 1-го тарифного класу і вантажів позакласної групи під наступне навантаження на рівні тарифів з-під вивантаження вантажів 2-го тарифного класу, продуктів харчування та енергетичних газів під наступне навантаження.	з Covid-19, що може призвести до негативної тональності в мас-медіа.
--	---	---

Альтернатива 3	Суттєве збільшення додаткових надходжень до Державного бюджету України. Удосконалення тарифної політики на залізничному транспорті та забезпечення стабільного функціонування галузі, що сприятиме покращенню інвестиційної привабливості держави.	Збільшення витрат суб'єктів господарювання на 5,2 млрд грн у 2021 році, у 2022 році – 14,9 млрд грн.
----------------	--	--

V. Механізм та заходи, які забезпечать розв'язання визначеної проблеми

Механізмом, який забезпечить розв'язання проблеми, є прийняття регуляторного акта.

Акт спрямований на встановлення тарифів для вантажів позакласної групи на нині діючому рівні для вантажів 1-го тарифного класу; поступового збільшення рівня тарифів на перевезення нинішньої групи вантажів 1-го тарифного класу на 8% з 01.09.2021 та ще на 20,4% з 01.01.2022; поступового збільшення рівня тарифів на перевезення вантажів 2-го тарифного класу на 8% з 01.09.2021 та ще на 6,5% з 01.01.2022; встановлення коефіцієнту до тарифів Збірника тарифів, який застосовується до тарифних схем 14 і 17, при розрахунку тарифу за перевезення порожніх вагонів з-під вивантаження вантажів 1-го тарифного класу і вантажів позакласної групи під наступне навантаження на рівні тарифів з-під вивантаження вантажів 2-го тарифного класу, продуктів харчування та енергетичних газів під наступне навантаження.

Очікуваний позитивний ефект за умови введення в дію з 01.09.2021:

скоротити перехресне субсидування між вантажами;

привести до беззбиткового рівня перевезення вантажів позакласної групи і 1-го тарифного класу;

за прогнозними розрахунками одержати додаткові доходи АТ «Укрзалізниця» від перевезень вантажів у межах України та пов'язані з ними послуги до кінця року в сумі 1,783 млрд грн та 10,091 млрд грн у 2022 році;

збільшити податкові надходження до Державного бюджету України в сумі 100,4 млн грн у 2021 році і 534,2 млн грн у 2022 році;

збільшити фінансову можливість для забезпечення ремонту основних засобів, що використовуються в реалізації послуг з вантажних перевезень, та інфраструктури відповідно до потреб галузевих департаментів та направити кошти на освоєння капітальних інвестицій для забезпечення безпеки руху поїздів;

здійснити реконструкцію 365 км колії, реконструкцію 95 стрілочних переводів, капітальний ремонт 68 км колії, реконструкцію електричних мереж, технічне переоснащення та ремонт штучних споруд господарства колії, тягових підстанцій, пристроїв СЦБ, модернізацію тягового рухомого складу на суму 11 874,5 млн грн.

Впровадження запропонованого регуляторного акта не потребує додаткових витрат з Державного бюджету України.

Дія акта поширюватиметься на суб'єктів господарювання, які відповідно до чинного законодавства України є учасниками процесу перевезення вантажів, у яких змінюється клас тарифів.

VI. Оцінка виконання вимог регуляторного акта залежно від ресурсів, якими розпоряджаються органи виконавчої влади чи органи місцевого самоврядування, фізичні та юридичні особи, які повинні впроваджувати або виконувати ці вимоги

Реалізація регуляторного акта дасть змогу скоротити перехресне субсидування між вантажами; привести до беззбиткового рівня перевезення вантажів позакласної групи і 1-го тарифного класу; здійснити реконструкцію 365 км колії, реконструкцію 95 стрілочних переводів, капітальний ремонт 68 км колії, реконструкцію електричних мереж, технічне переоснащення та ремонт штучних споруд господарства колії, тягових підстанцій, пристроїв СЦБ, модернізацію тягового рухомого складу на суму 11 874,5 млн грн.

Нараховані податкові надходження до Державного бюджету України становитимуть 100,4 млн грн у 2021 році і 534,2 млн грн у 2022 році.

За умови прийняття регуляторного акта за укрупненими прогнозними розрахунками доходи АТ «Укрзалізниця» від зближення класів тарифів складатимуть в сумі 1,783 млрд грн та 10,091 млрд грн у 2022 році.

Проведення М-тесту недоцільне, оскільки частка перевезень, які здійснюють підприємства малого бізнесу, становить менше 3% загального обсягу перевезень.

VII. Обґрунтування запропонованого строку дії регуляторного акта

Строк дії регуляторного акта пропонується не обмежувати в часі.

Регуляторний акт набирає чинності з дня офіційного опублікування.

VIII. Визначення показників результативності дії регуляторного акта

Найменування показника	Розмір показника
Розмір надходжень до державного та місцевих бюджетів і державних цільових фондів, пов'язаних з дією акта.	Нараховані податкові надходження до Державного бюджету України становитимуть 204,8 млн грн.
Суб'єкти господарювання, на яких поширюватиметься дія акта.	2203

Розмір коштів та часу, що витрачатиметься суб'єктами господарювання на виконання вимог акта.	Витрати на вантажні перевезення залізничним транспортом зростуть на 1,783 млрд грн у 2021 році та 10,091 млрд грн у 2022 році без ПДВ.
Рівень інформованості суб'єктів.	Середній, розміщення проекту регуляторного акта на офіційному сайті Міністерства інфраструктури України.
Обсяг перевезень вантажів залізничним транспортом в 2022 році	Не менше рівня 2021 року
Частка вантажообігу залізничним транспортом у порівнянні з автомобільним та річковим транспортом	Збереження на діючому рівні
Фінансовий результат АТ «Укрзалізниця»	Більше рівня 2020 року

ІХ. Визначення заходів, за допомогою яких здійснюватиметься відстеження результативності дії регуляторного акта

Базове відстеження результативності дії вказаного регуляторного акта буде здійснюватися через рік після набрання чинності актом

З метою оцінки ступеня досягнення регуляторним актом визначених цілей повторне відстеження результативності дії регуляторного акта буде проводитися через 2 роки після набрання ним чинності.

Періодичні відстеження результативності дії регуляторного акта будуть здійснюватися раз на кожні три роки, починаючи з дня закінчення заходів з повторного відстеження результативності дії цього акта.

Вид даних, які використовуватимуться для відстеження, – статистичні дані за основними показниками результативності дії регуляторного акта та дані, отримані шляхом дослідження показників.

Виконавець заходів – Міністерство інфраструктури України.

Міністр інфраструктури України

Олександр КУБРАКОВ

«_____» _____ 2021 року