**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»**

**І. Визначення проблеми**

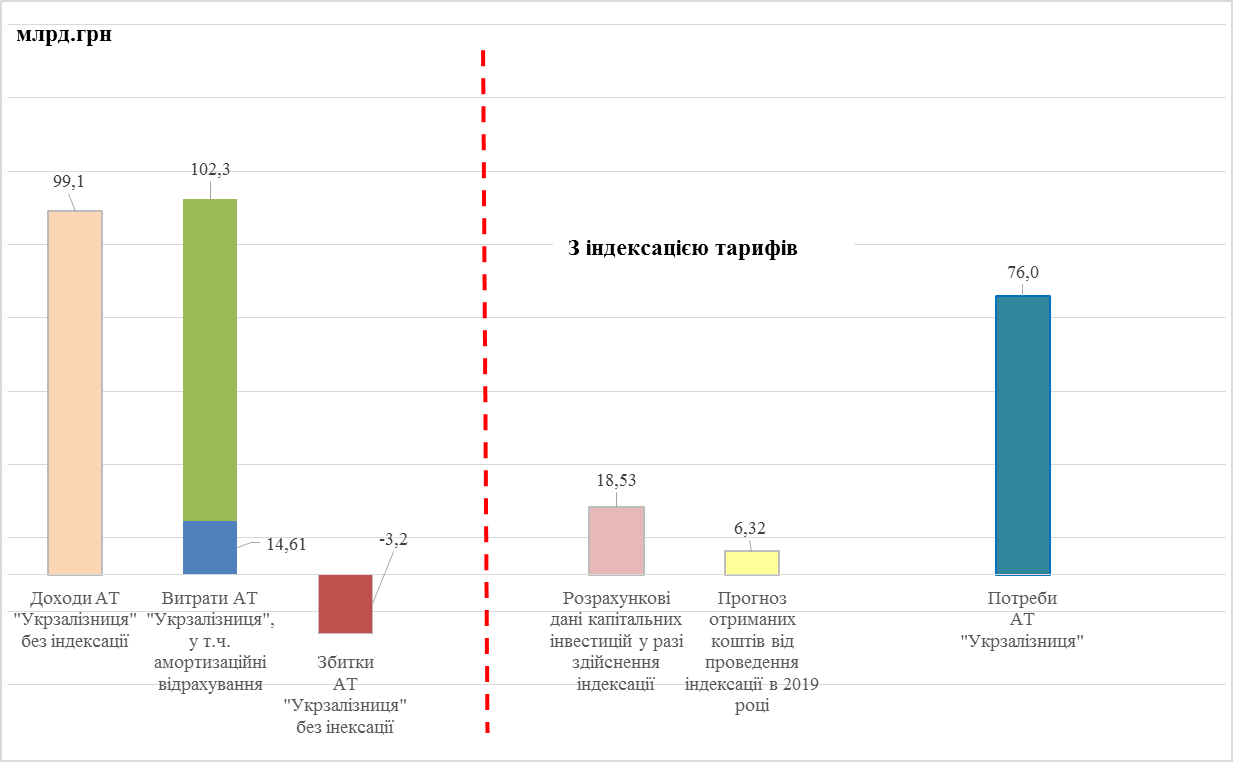
Проблема, яку пропонується розв’язати шляхом державного регулювання, є відсутність у 2018 та 2019 роках зміни державних регульованих тарифів на перевезення вантажів залізничним транспортом у межах України.

Державні регульовані ціни мають забезпечувати відповідність ціни витратам на виробництво, продажу, прибутку, змінюватися у зв’язку зі зміною умов виробництва, що не залежать від діяльності суб’єкта, а під час державного регулювання діяльності суб’єктів природних монополій має забезпечуватися принцип самоокупності. Щорічно державні регульовані тарифи на перевезення вантажів у межах України мають змінюватися (індексуватися), при цьому мінімальним розміром такої зміни тарифів є розмір, що не є нижчим від індексу цін виробників промислової продукції (далі – ІЦВ) відповідно до основних прогнозних макропоказників економічного і соціального розвитку України, схвалених відповідною постановою Кабінету Міністрів України. У прогнозах економічного і соціального розвитку України у кількісних припущеннях враховується зміна державних регульованих тарифів на вантажні залізничні перевезення.

Так за даними Державної служби статистики України (далі – Держстат) з 2009 по 2018 рік зростання ІЦВ випереджає індекс тарифів на перевезення вантажів залізничним транспортом (далі – ІТ) без проведення запропонованої індексації на 89,7%, а зміна тарифів на вантажні залізничні перевезення, яка закладена у кількісні припущення прогнозу економічного і соціального розвитку України, випереджатиме ІТ у 3,83 рази.

Остання зміна державних регульованих тарифів відбулася 30 жовтня 2017 року. За період з листопада 2017 року по грудень 2018 року ІВЦ склав 118,2%, з урахуванням прогнозу на 2019 рік становитиме 130,1%. При цьому індекс тарифів (ІТ) за 2018 рік склав 98,7%, а з урахуванням запропонованої індексації ІТ становитиме 112,7%, що в 1,15 раза нижче прогнозного ІЦВ. Індекс споживчих цін за зазначений період складе 120,2%, вартість дизельного палива зросте на 169,6%, електроенергії та матеріалів – на 130,1, курсу (на кінець періоду) гривні до долара США – на 111%.

При відсутності в 2019 році зміни державних регульованих тарифів на вантажні перевезення очікується збитковий фінансовий результат діяльності АТ «Укрзалізниця» у розмірі - 3,2 млрд. грн. Загальна рентабельність матиме від’ємне значення -3,14%.



За даними Держстату за 9 місяців 2018 року у промисловості рівень рентабельності склав 7%. Зміна рівня державних регульованих тарифів дозволить частково врегулювати ситуацію з встановлення рівних умов діяльності для залізничної галузі та промисловості.

Критичний рівень зношеності рухомого складу перевізника при недостатньому рівні фінансування його ремонту та оновлення ставить під загрозу питання забезпечення безпеки руху, належного утримання та відновлення робочого парку вантажних вагонів і локомотивів. Особливо високим є рівень зносу тягового рухомого складу, при середньому зносі локомотивів 96,8%, у т.ч. електровозів – 93,3%, магістральних тепловозів – 99,6%, маневрових тепловозів – 99,9%. При цьому середній вік електровозів складає 40,6 року при нормативному віці 30 років, магістральних тепловозів – 30,7 року при нормативному віці 20 років, маневрових тепловозів – 35,8 року при нормативному віці 25 років.

Також з кожним роком збільшується кількість кілометрів колії з простроченими термінами ремонту, в не найкращому стані контактна мережа, тягові підстанції, об’єкти сигналізації, централізації, блокування та зв’язку.

Відсутність дієвого механізму компенсації щодо недоотриманих залізницями доходних надходжень під час надання суспільних послуг з пасажирських перевезень за тарифами нижче економічно обґрунтованого рівня призводить до перехресного субсидування пасажирських перевезень за рахунок вантажних, що негативно впливає на фінансовий стан залізничної галузі.

Для забезпечення потреб економіки в перевезеннях вантажів, у т.ч. енергетичної та національної безпеки держави, необхідне належне утримання та відновлення робочого парку локомотивів та інфраструктури для задоволення потреб економіки в перевезеннях.

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

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| Групи (підгрупи) | Так | Ні |
| Громадяни |  | - |
| Держава | + |  |
| Групи (підгрупи) | Так | Ні |
| Суб’єкти господарювання,\* | + |  |
| у тому числі суб’єкти малого підприємництва\*\* | + |  |

\*Кількість суб’єктів господарювання станом на 01.01.2019 – 6 826 (кількість вантажовідправників, вантажоодержувачів періодично змінюється).

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

Суб’єкти господарювання на ринку залізничних вантажних перевезень:

перевізник – АТ «Укрзалізниця»;

вантажовідправники, вантажоодержувачі (далі – вантажовласники), які уклали договори з перевізником про надання послуг з перевезення вантажів залізничним транспортом та здійснюють розрахунки за ці послуги.

Прийняття наказу відповідатиме принципам державної регуляторної політики, а саме:

доцільності – тарифи на перевезення вантажів залізничним транспортом є державними регульованими цінами, які мають відповідати витратам на виробництво, продажу, прибутку, змінюватися у зв’язку зі зміною умов виробництва, що не залежать від діяльності суб’єкта, та щорічно індексуватися у розмірі не нижчому рівня ІЦВ;

адекватності – при індексації (розрахунково з березня 2019 року) вантажних залізничних тарифів на рівень ІЦВ минулого року їх коригування відбудеться по залишковому принципу;

ефективності – кошти, одержані від зміни державних регульованих тарифів, направлятимуться на утримання та оновлення тягового рухомого складу та інфраструктури, що сприятиме покращенню перевезень вантажів залізничним транспортом;

збалансованості - забезпечення у регуляторній діяльності балансу інтересів суб’єктів господарювання, громадян та держави досягається шляхом середньорічного збільшення тарифів на перевезення вантажів у межах України 11,8% та прямого впливу на операційні витрати в промисловості в розмірі 0,19 відсоткових пунктів;

передбачуваності – зміна рівня державних регульованих вантажних залізничних тарифів відбуватиметься на рівень ІЦВ минулого року, що дозволило суб’єктам господарювання врахувати зростання транспортних витрат;

прозорості врахування громадської думки – шляхом розміщення на сайті Мінінфраструктури проекту наказу для обговорення, висвітлення питання необхідності здійснення зміни рівня тарифів шляхом індексації діючих коригуючих Коефіцієнтів, що застосовуються до тарифів Збірника тарифів на перевезення вантажів залізничним транспортом у межах України та пов’язані з ними послуги (далі – Коефіцієнти, що застосовуються до тарифів Збірника тарифів), затверджених наказом Міністерства транспорту та зв’язку України від 26 березня 2009 р. № 317, зареєстрованих у Міністерстві юстиції України 15 квітня 2009 р. за № 341/16357 (із змінами) в засобах масової інформації, обговорення його з бізнес-спільнотою, обов’язкового розгляду регуляторними органами проекту наказу, розгляду зауважень та пропозицій, наданих у встановленому законодавством порядку фізичними та юридичними особами, своєчасне доведення до відома причетних прийнятого наказу.

**ІІ. Цілі державного регулювання**

Метою прийняття запропонованого регуляторного акта є зміна у 2019 році рівня державних регульованих тарифів на перевезення вантажів залізничним транспортом у межах України шляхом викладення у новій редакції Коефіцієнтів, що застосовуються до тарифів Збірника тарифів, з коригуванням діючих коефіцієнтів на 14,2%, що відповідає ІЦВ за 2018 рік, що дозволить змінити рівень тарифів та встановити їх з урахуванням індексації.

**ІІІ. Визначення та оцінка альтернативних способів досягнення цілей**

1. Визначення альтернативних способів.

|  |  |
| --- | --- |
| Вид альтернативи | Опис альтернативи |
| Альтернатива 1 | Збереження чинного регулювання.  Не виконуються положення частини третьої статті 12 Закону України «Про ціни і ціноутворення», частини першої статті 9 Закону України «Про природні монополії», Порядку перегляду тарифів.  Збитковий результат діяльності АТ «Укрзалізниця», що суперечить Закону України «Про природні монополії».  Відсутні кошти для утримання та оновлення локомотивів та інфраструткури.  Зросте дефіцит коштів на виконання необхідного обсягу ремонтних робіт для забезпечення безпечного руху перевезень.  Ускладнюватиметься ситуація щодо забезпечення суб’єктів господарювання у перевезеннях вантажів залізничним транспортом. |
| Альтернатива 2 | Прийняття регуляторного акта дозволить (розрахунково з березня 2019 року):  змінити на 14,2% рівень діючих тарифів на вантажні залізничні перевезення, шляхом внесення змін до Коефіцієнтів, що застосовуються до тарифів Збірника тарифів, шляхом їх коригування (індексації) на рівень ІЦВ минулого року;  виконувати положення Порядку перегляду тарифів щодо мінімального рівня зміни тарифів;  одержати додаткові доходи перевізника у середньорічному розрахунку в розмірі 6,315 млрд. грн для утримання та часткового оновлення інфраструктури та рухомого складу;  збільшити податкові надходження до Державного бюджету України в сумі 208,0 млн. грн. |
| Альтернатива 3 | Прийняття регуляторного акта, який передбачає зміну тарифів на вантажні залізничні перевезення у розмірі, що запланований у кількісних припущеннях прогнозу основних макропоказників економічного та соціального розвитку України на відповідний рік, прийнятих постановою Кабінету Міністрів України від 11.07.2018 № 546 «Про схвалення Прогнозу економічного і соціального розвитку України на 2019-2021 роки», (зокрема, на 2019 рік передбачено індексацію на рівні 25%) сприятиме:  одержанню доходів перевізника в розмірі 11,1 млрд. грн;  збільшенню податкових надходжень до Державного бюджету України. |
| Альтернатива 4 | Прийняття регуляторного акта, який передбачає зміну рівня тарифів шляхом проведення їх індексації у 2,42 раза, що дозволить одержати додаткові доходи перевізнику від надання послуг з перевезення вантажів у розмірі 129,4 млрд. грн. для забезпечення потреб. |

Інші способи, що не передбачають розроблення та затвердження регуляторного акта, є неприйнятними, оскільки вирішення проблеми лежить передусім у правовій площині, щорічна зміна рівня державних регульованих цін шляхом індексації відбувається тільки на підставі прийняття відповідного наказу Мінінфраструктури, яким затверджуються нові Коефіцієнти, 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 | Відсутні | Збереження чинного регулювання призведе до наступних ризиків:  невиконання залізничним транспортом основної діяльності товариства, а саме: не задоволення потреб вантажовласників у безпечних та якісних перевезеннях;  погіршення транспортного потенціалу та іміджу держави;  недоотримання Державним бюджетом України податкових надходжень, у тому числі через зменшення продуктивності виробництва інших галузей промисловості. |
| Альтернатива 2 | Дозволить:  виконати положення Порядку перегляду тарифів у частині перегляду державних регульованих цін та проведення індексації вантажних залізничних тарифів;  збільшити податкові надходження до Державного бюджету України в сумі 208,0 млн грн;  покращити стан інфраструктури та тягового рухомого складу;  поліпшити ситуацію із забезпеченням галузей економіки у вантажних перевезеннях. | Відсутні |
| Альтернатива 3 | Зростання податкових надходжень до Державного бюджету України з доходів перевізника, збільшених на 11,1 млрд. грн.  Забезпечення утримання залізничної інфраструктури у належному стані. | Відсутні |
| Альтернатива 4 | Виконання положень законів України «Про природні монополії», «Про ціни і ціноутворення» у частині самоокупності суб’єктів природних монополій.  Можливість оновлення та модернізації інфраструктури й локомотивної тяги в необхідній кількості.  Повне забезпечення потреб вантажовласників у перевезенні вантажів (відсутність скарг про стримування розвитку деяких галузей економіки).  Забезпечення утримання інфраструктури залізничного транспорту в якісному стані.  Забезпечення нового рівня якості послуг та скорочення термінів доставки вантажів за рахунок розширення перевізних можливостей залізничної мережі що зумовить позитивний вплив на економіку держави.  Можливість нарощення обсягів виробництва певними галузями економіки за рахунок розширення перевізних можливостей АТ «Укрзалізниця». | Зменшення виробництва в окремих галузях промисловості, для яких зростання транспортних витрат має вирішальне значення, скорочення робочих місць, закриття окремих підприємств та виникнення соціальної напруги. |

Оцінка впливу на сферу інтересів суб’єктів господарювання.

Вплив реалізації наказу на ринкове середовище, забезпечення прав та інтересів суб’єктів господарювання та держави очікується в розмірі:

11,8% середньорічного збільшення тарифів на перевезення вантажів у межах України;

0,19 відсоткових пунктів прямого впливу на операційні витрати в промисловості, 0,70 – у добувній промисловості і розроблення кар’єрів, 0,11 – у металургійному виробництві, виробництві готових металевих виробів, крім машин і устаткування, 0,13 – у сільському господарстві, 0,01 – у виробництві харчових продуктів, напоїв і тютюнових виробів, 0,43 – у виробництві коксу та продуктів нафтоперероблення, 0,26 – у виробництві хімічних речовин і хімічної продукції, 0,05 – у виробництві гумових і пластмасових виробів, іншої неметалевої мінеральної продукції.

|  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| Вид економічної діяльності | Код за КВЕД-2010 | 9 місяців 2018 року  (дані Держстату) | | 2019 (прогноз),  млн. грн. | | |
| Витрати операційної діяльності | Рівень рентабельності (збитковості),  % | Витрати операційної діяльності\* | Збільшення державних залізничних тарифів | Влив індексації тарифів на операційні витрати, % |
| **Промисловість та сільське господарство** |  |  |  | **3 492 553,4** | **6 314,9** | **0,18** |
| **Промисловість** | **B+C+D+E** | **2 032 266,6** | **7,0** | **2 983 367,4** | **5 649,1** | **0,19** |
| Добувна промисловість і розроблення кар'єрів | B | 218 886,6 | 40,9 | 321 325,5 | 2 245,6 | 0,70 |
| Переробна промисловість | C | 1 307 253,7 | 3,4 | 1 919 048,4 |  |  |
| виробництво харчових продуктів, напоїв і тютюнових виробів | 10+11+12 | 418 556,8 | 3,3 | 614 441,4 | 84,2 | 0,01 |
| виробництво коксу та продуктів нафтоперероблення | 19 | 79 340,1 | 1,3 | 116 471,3 | 498,5 | 0,43 |
| виробництво хімічних речовин і хімічної продукції | 20 | 53 414,7 | 1,3 | 78 412,8 | 204,7 | 0,26 |
| виробництво гумових і пластмасових виробів, іншої неметалевої мінеральної продукції | 22+23 | 109 453,4 | -9,1 | 160 677,6 | 83,2 | 0,05 |
| Вид економічної діяльності | Код за КВЕД-2010 | 9 місяців 2018 року  (дані Держстату) | | 2019 (прогноз),  млн. грн. | | |
| Витрати операційної діяльності | Рівень рентабельності (збитковості),  % | Витрати операційної діяльності\* | Збільшення державних залізничних тарифів | Влив індексації тарифів на операційні витрати, % |
| металургійне виробництво, виробництво готових металевих виробів, крім машин і устаткування | 24+25 | 378 198,1 | 3,9 | 555 194,8 | 587,6 | 0,11 |
| **Сільське господарство\*** | **A** | 462 476,0 | 25,0 | **509 186,0** | **665,7** | **0,13** |
| \* дані за 2017 рік, за 2018 рік скориговані на ІЦВ 114,2%, рентабельність для культур зернових та зернобобових | | | | | | |
| \*\* дані очікувані за 2019 рік скориговані на ІЦВ 110,1% | | | | | | |

Очікувана річна зміна доходів від перевезень вантажів у 2019 році, за галузями наведена в таблиці.

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| Галузі промисловості | Вантажі | Очікуване зростання тарифів на перевезення вантажів у 2019 році від індексації на 14,2%,  млн. грн. |
| Усі вантажі, в т.ч. | 6 314,9 |
| Вугільна | Вугілля | 743,1 |
| Гірничо-металургійна | Руда залізна, вапняк | 1 153,5 |
| Чорні метали | 587,6 |
| Кокс | 113,4 |
| Виробництво інших мінеральних виробів | Мінерально-будівельні вантажі | 349,1 |
| Цемент | 83,2 |
| Хімічна та нафтохімічна промисловість | Нафта та темні нафтопродукти | 59,2 |
| Світлі нафтопродукти | 325,9 |
| Хімічні і мінеральні добрива | 104,7 |
| Зріджені гази | 100,0 |
| Галузі промисловості | Вантажі | Очікуване зростання тарифів на перевезення вантажів у 2019 році від індексації на 14,2%,  млн. грн. |
| Харчова | Зерно і продукти перемелу, продукти харчування | 750,0 |
| Лісна | Лісові вантажі | 17,4 |

Зміна транспортної складової в кінцевій ціні продукції за умови впровадження наказу складе від 0,04% до 0,91%.

|  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- |
| № з/п | Найменування вантажів | Частка транспортної складової в кінцевій ціні продукції в умовах | | Відхилення |
| діючих тарифів,  % | зміни тарифів з дня офіційного опублікування, %% |
| (гр.4 - гр.3) |
| 1 | 2 | 3 | 4 | 5 |
| 1. | Вугілля | 3,08 | 3,19 | 0,11 |
| 2. | Руда залізна (агломерат) | 6,72 | 6,95 | 0,23 |
| 3. | гематит | 5,52 | 5,71 | 0,19 |
| 4. | Обкотиші | 3,69 | 3,82 | 0,13 |
| 5. | Чорні метали | 1,29 | 1,34 | 0,05 |
| 6. | Зернові (пшениця) | 2,61 | 2,70 | 0,09 |
| 7. | Вапняк | 46,01 | 46,92 | 0,91 |
| 8. | Бензин | 1,17 | 1,21 | 0,04 |
| 9. | Кокс | 2,24 | 2,32 | 0,08 |
| 10. | Цемент | 4,80 | 4,97 | 0,17 |
| 11. | Брухт чорних металів | 3,70 | 3,83 | 0,13 |
| 12. | Нафта | 1,80 | 1,87 | 0,07 |
| 13. | Щебінь | 27,21 | 27,93 | 0,72 |
| 14. | Цукор | 1,67 | 1,73 | 0,06 |
| 15. | Сіль | 8,01 | 8,28 | 0,27 |

Вплив індексації тарифів на вантажні залізничні перевезення з березня 2019  року на 14,2% на ціну продукції у 2019 році складе від 0,2 до 1,1%, крім щебню та вапняку. Враховуючи низьку ціну, вплив складе лише 18,0 і 19,0 грн на тонну відповідно.

|  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| Найменування вантажів | Тариф, грн./тонну | | | Середня ціна,  (прогноз на 2019 рік),  грн/т | | | Вплив індексації тарифів на ціну, % |
| діючий | з дня офіційного опублікування | Зміни, (+/-) | діюча | з дня офіційного опублікування | Зміни, (+/-) |
| 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 | 8 |
| Вугілля | 100,2 | 114,4 | 14,2 | 3150 | 3468 | 318 | 0,4 |
| Руда залізна (агломерат), в т.ч. | 117,1 | 133,8 | 16,7 | 1625 | 1789 | 164 | 0,9 |
| Гематит | 110,4 | 126,2 | 15,7 | 1890 | 2081 | 191 | 0,8 |
| Обкотиші | 133,0 | 152,0 | 18,9 | 3474 | 3825 | 351 | 0,5 |
| Чорні метали | 232,7 | 265,7 | 33,1 | 17872 | 19677 | 1805 | 0,2 |
| Зернові (пшениця) | 169,7 | 193,8 | 24,1 | 6338 | 6978 | 640 | 0,3 |
| Вапняк | 157,6 | 180,0 | 22,4 | 185 | 204 | 19 | 11,0 |
| Бензин | 276,7 | 316,0 | 39,3 | 23333 | 25690 | 2357 | 0,2 |
| Кокс | 157,8 | 180,2 | 22,4 | 6875 | 7569 | 694 | 0,3 |
| Цемент | 98,2 | 112,2 | 14,0 | 1950 | 2147 | 197 | 0,7 |
| Брухт чорних металів | 283,3 | 323,5 | 40,2 | 7375 | 8120 | 745 | 0,5 |
| Нафта | 272,6 | 311,3 | 38,7 | 14888 | 16392 | 1504 | 0,2 |
| Щебінь | 67,3 | 76,8 | 9,5 | 180 | 198 | 18 | 4,8 |
| Цукор | 144,3 | 164,8 | 20,5 | 8500 | 9359 | 859 | 0,2 |
| Сіль | 146,2 | 166,9 | 20,7 | 1679 | 1849 | 170 | 1,1 |

Оцінка впливу на сферу інтересів суб’єктів господарювання.

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| Вид альтернативи | Вигоди | Витрати |
| Альтернатива 1 | Можливість зниження ціни реалізації продукції або отримання додаткових прибутків вантажовласниками за рахунок низьких державних регульованих тарифів.  Зменшення частки транспортної складової у ціні виробленої продукції користувачів залізничних послуг. | Погіршення умов безпеки при перевезенні вантажів та якості послуг у зв’язку з нестачею коштів на ремонти, модернізацію та оновлення основних фондів;  незабезпечення у повній мірі потреб вантажовласників у необхідних обсягах перевезень вантажів;  загальне скорочення перевізних можливостей залізничної мережі.  Додаткові фінансові транспортні залізничні витрати у вантажовласників не виникають. |
| Альтернатива 2 | Покращення ситуації з забезпеченням потреб вантажовласників у перевезенні вантажів.  Покращення якості послуг за рахунок направлення коштів на ремонти, модернізацію та оновлення основних фондів, утримання інфраструктури залізничного транспорту в належному стані. | Збільшення витрат вантажовласників на оплату послуг за перевезення вантажів залізничним транспортом у середньорічному розрахунку на 6,315 млрд грн. |
| Альтернатива 3 | Забезпечення потреб вантажовласників у перевезенні вантажів; здійснення оновлення локомотивної тяги та утримання в належному стані залізничної інфраструктури;  забезпечення умов безпечного перевезення вантажів. | Збільшення витрат вантажовласників на оплату послуг з перевезення вантажів залізничним транспортом на 11,1 млрд грн. |
| Альтернатива 4 | Забезпечення нового рівня якості послуг за рахунок оновлення інфраструктури, модернізації та оновлення рухомого складу перевізника.  Можливість нарощення обсягів виробництва певними галузями економіки за рахунок розширення перевізних можливостей АТ «Укрзалізниця».  Повне забезпечення потреб вантажовласників у перевезенні вантажів, скорочення термінів доставки вантажів. | Збільшення витрат вантажовласників на оплату послуг з перевезення вантажів залізничним транспортом 129,4 млрд грн;  надмірне фінансове навантаження на вантажовласників, що призведе до суттєвого збільшення витрат на перевезення вантажів та цін на вироблену продукцію, знизивши конкурентоспроможність вироблених товарів.  Зниження обсягів реалізації продукції, зменшення кількості робочих місць та закриття окремих підприємств. |

Оцінка впливу на сферу інтересів суб’єктів господарювання.

|  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| Показник | Великі | Середні | Малі | Мікро | Разом |
| Кількість суб’єктів господарювання, що підпадають під дію регулювання, одиниць\* | н/д | н/д | - | - | 6 826 |
| Питома вага групи у загальній кількості, відсотків | н/д | н/д | - | - | 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.

|  |  |
| --- | --- |
| Сумарні витрати за альтернативами | Сума витрат, млрд грн \* |
| Альтернатива 1 | Відсутні |
| Альтернатива 2 | 6,315 |
| Альтернатива 3 | 11,1 |
| Альтернатива 4 | 129,4 |

**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 | Оскільки збереження чинного регулювання призведе до:  відсутності можливості зміни рівня вантажних тарифів навіть на мінімальний рівень;  невідповідності положенням Порядку перегляду тарифів щодо мінімального рівня зміни тарифів на рівні, не нижчому рівня ІЦВ;  незабезпечення окупності локомотивної тяги за період життєвого циклу;  можливість покриття лише витрат на експлуатацію локомотивів, відбувається «проїдання» обігових коштів;  відсутності можливості підтримання інфраструктури у задовільному стані;  збиткового результату діяльності АТ «Укрзалізниця», що суперечить Закону України «Про природні монополії».  Ускладнюватиметься ситуація із забезпечення суб’єктів господарювання у необхідних обсягах перевезення вантажів залізничним транспортом. | |
| Альтернатива 2 | 3 | Оскільки прийняття регуляторного акту забезпечить досягнення наступних цілей:  дотримання вимог Порядку перегляду тарифів в частині мінімального розміру зміни державних регульованих тарифів;  збільшення доходів перевізника від надання послуг з перевезення вантажів у межах України в середньорічному розрахунку в розмірі 6,315 млрд. грн;  направлення одержаних коштів на ремонти, модернізацію та оновлення основних фондів для забезпечення потреб вантажовласників у перевезеннях;  забезпечення прозорого збільшення тарифів на рівні ІЦВ минулого року;  збільшення податкових надходжень до Державного бюджету України в сумі 208,0 млн. грн.;  прямий вплив на операційні витрати в промисловості складе 0,19 відсоткових пунктів. | |
| Альтернатива 3 | 2 | Дасть можливість:  виконувати положення постанови Кабінету Міністрів України від 11.07.2018 № 546 «Про схвалення Прогнозу економічного і соціального розвитку України на 2019-2021 роки» у частині зміни рівня тарифів на вантажні залізничні перевезення на запланованому в кількісних припущеннях прогнозу основних макропоказників економічного і соціального розвитку України на відповідний рік розмірі (на 2019 рік на 25%);  одержання додаткових доходів перевізником від надання послуг з перевезення вантажів у середньорічному розрахунку в розмірі 11,1 млрд. грн;  збільшення податкових надходжень до Державного бюджету України;  утримання в належному стані залізничної інфраструктури;  збільшення витрат вантажовласників на 11,1 млрд. грн. | |
| Альтернатива 4 | 1 | Дасть можливість:  дотримання вимог Закону України «Про ціни і ціноутворення» в частині встановлення економічно обґрунтованих тарифів;  одержати доходи перевізнику від надання послуг з перевезення вантажів у середньорічному розрахунку в розмірі 129,4 млрд. грн;  оновлення та модернізації інфраструктури та локомотивної тяги в необхідному обсязі;  повністю забезпечити потреби вантажовласників у перевезенні вантажів;  розширення перевізних можливостей залізничної мережі.  Однак негативно вплине на економіку держави в цілому, так як призведе до зниження конкурентоздатності певних видів товарів, зниження ВВП, закриття підприємств деяких галузей економіки, скорочення робочих місць та підвищення соціальної напруги. | |
|  |  |  | |
| Рейтинг результативності | Вигоди (підсумок) | Витрати (підсумок) | Обґрунтування відповідного місця альтернативи в рейтингу |
| Альтернатива 1 | Економія коштів вантажовласни-ками за рахунок низьких державних регульованих тарифів на перевезення вантажів залізничним транспортом | Збитковий результат діяльності АТ «Укрзалізни-ця», відсутні кошти, необхідні для поточних потреб галузі | За умови збереження чинного регулювання будуть відсутні можливості:  забезпечення у повному обсязі потреб вантажовласників у перевезенні вантажів;  направлення коштів на ремонти, модернізацію та оновлення основних фондів;  утримання в належному стані залізничної інфраструктури.  Проблеми продовжують існувати, альтернатива лише посилюватиме проблеми у галузі і жодним чином не сприятиме їх вирішенню. |
| Альтернатива 2 | Покращення забезпечення потреб вантажовласни-ків у перевезенні вантажів;  направлення коштів на капітальні інвестиції, ремонти та нагальні поточні потреби галузі;  утримання в задовільному стані залізничної інфраструктури;  одержання на мінімальному рівні коштів, необхідних для забезпечення беззбиткової діяльності перевізника. | Збільшення на 6,315 млрд. грн. витрат вантажовласни-  ків. | Прийняття регуляторного акта дозволить:  очікувано отримати перевізнику від надання послуг з перевезення вантажів додаткових доходів у середньорічному розрахунку 6,315 млрд. грн.;  одержані кошти направити на ремонти, модернізацію та оновлення основних фондів;  забезпечити справедливе підвищення тарифів на рівні ІЦВ минулого року;  збільшити податкові надходження до Державного бюджету України в сумі 208 млн. грн.  Альтернатива забезпечує часткове досягнення цілей державного регулювання щодо зміни рівня тарифів на мінімальний розмір |
| Альтернатива 3 | Забезпечення потреб вантажовласни-ків у перевезенні вантажів;  здійснення часткового оновлення локомотивної тяги;  утримання в належному стані залізничної інфраструктури. | Збільшення витрат вантажовласни-ків на перевезення вантажів у межах України з початку року, що складе у середньорічному розрахунку 11,1 млрд. грн. | Дозволить:  очікувано отримати перевізнику від надання послуг з перевезення вантажів в середньорічному розрахунку 11,1 млрд. грн.;  збільшити кількість ремонтів об’єктів інфраструктури та локомотивів;  збільшити податкові надходження до Державного бюджету України.  Зросте прямий вплив на операційні витрати вантажовласників. |
| Альтернатива 4 | Забезпечення нового рівня якості послуг за рахунок оновлення інфраструктури, модернізації та оновлення рухомого складу перевізника.  Можливість нарощення обсягів виробництва певними галузями економіки за рахунок розширення перевізних можливостей АТ «Укрзалізни-ця».  Повне забезпечення потреб вантажо-власників у перевезенні вантажів.  Забезпечить позитивний імідж Держави, яка матиме значний транспортний потенціал та сучасну залізничну інфраструктуру. | Збільшення витрат вантажовласників на перевезення вантажів у межах України, що складе в середньорічному розрахунку 129,4 млрд. грн. | Дозволить:  очікувано отримати перевізнику від надання послуг з перевезення вантажів у середньорічному розрахунку 129,4 млрд. грн.;  одержані кошти направити на повне оновлення та модернізацію локомотивної тяги та оновлення залізничної інфраструктури.  Однак, альтернатива є недоцільною через надмірне фінансове навантаження на вантажовласників та на економіку держави в цілому, так як призведе до зниження конкурентоздатності певних видів товарів, зниження ВВП, закриття підприємств деяких галузей економіки, скорочення робочих місць та підвищення соціальної напруги. |

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| Рейтинг | Аргументи щодо переваги обраної альтернативи/причини відмови від альтернативи | Оцінка ризику зовнішніхчинників на дію запропонованого регуляторного акта |
| Альтернатива 1 | Причинами відмови є подальше скорочення кількості локомотивів та рухомого складу, погіршення умов безпеки перевезення вантажів та подальший занепад залізничної галузі. | Відсутня можливість: -забезпечувати потреби в перевезенні необхідних обсягів вантажів;  направляти кошти на ремонти, модернізацію та оновлення основних фондів;  утримувати в належному стані залізничну інфраструктуру. |
| Альтернатива 2 | Дозволить:  забезпечити потреби вантажовласників у необхідних обсягах перевезень вантажів;  направити кошти на ремонти, модернізацію та оновлення основних фондів;  утримувати в задовільний стані залізничну інфраструктуру;  забезпечить мінімальне збільшення тарифів на рівні ІЦВ минулого року. | Призведе до збільшення витрат вантажовласників на перевезення вантажів у середньорічному розрахунку в розмірі 6,315 млрд. грн. |
| Альтернатива 3 | Дозволить:  збільшити забезпечення потреб вантажовласників у перевезенні вантажів;  направляти кошти на утримання та оновлення локомотивної тяги;  утримувати в належному стані залізничну інфраструктуру;  очікувано отримати перевізнику від надання послуг з перевезення вантажів в середньорічному розрахунку 11,1 млрд. грн. | Призведе до збільшення витрат вантажовласників на перевезення вантажів у середньорічному розрахунку в розмірі 11,1 млрд. грн. |
| Альтернатива 4 | Дозволить:  забезпечити у повному обсязі потреби вантажовласників у перевезенні вантажів;  розширити перевізні можливості залізничної мережі;  здійснити необхідну модернізацію та оновлення локомотивної тяги та удосконалити залізничну інфраструктуру;  забезпечити позитивний імідж держави, яка матиме значний транспортний потенціал та сучасну залізничну інфраструктуру. | Призведе до збільшення витрат вантажовласників на перевезення вантажів у середньорічному розрахунку в розмірі 129,4 млрд. грн., що негативно вплине на суб’єктів господарювання та призведе до колапсу в галузях економіки України. |

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

Механізмом, який забезпечить розв’язання проблеми, є виключно прийняття регуляторного акта, яким будуть встановлені нові коефіцієнти, які застосовуються до тарифів Збірника тарифів на перевезення вантажів залізничним транспортом у межах України та пов’язані з ними послуги, що змінить рівень державних регульованих тарифів та здійснить їх встановлення.

Очікуваний позитивний ефект – забезпечення самоокупності АТ «Укрзалізниця», направлення одержаних коштів в розмірі 6,315 млрд. грн. на утримання інфраструктури та локомотивів, що дозволить покращити ситуацію із забезпечення потреб у перевезеннях, поліпшення якості перевезень, збільшення швидкості руху та скорочення термінів доставки вантажів, та у свою чергу сприятиме зростанню виробництва та збуту продукції, збільшенню валютних надходжень, виконання вимог положень Порядку перегляду тарифів у частині зміни рівня вантажних залізничних тарифів на рівні, не нижчому від ІЦВ та податкових надходжень до Державного бюджету України в сумі 208,0 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.

**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 не потребуватиме додаткових витрат та ресурсів органів виконавчої влади, органів місцевого самоврядування.

За умови прийняття регуляторного акта за укрупненими прогнозними розрахунками доходи перевізника від зміни рівня державних регульованих тарифів на перевезення вантажів у межах України на ІЦВ минулого року складатимуть 6,315 млрд. грн. Витрати вантажовласників на перевезення вантажів зростуть на 6,315 млрд. грн (додаток 2).

Проведення М-тесту недоцільне, тому що 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 208,0 млн. грн. |
| Суб’єкти господарювання, на яких поширюватиметься дія акта | 6 826 |
| Розмір коштів та часу, що витрачатиметься суб’єктами господарювання на виконання вимог акта | Витрати на вантажні перевезення залізничним транспортом зростуть на 6,315 млрд. грн. без ПДВ. Додаткового часу вантажовласників не потребує. |
| Рівень інформованостісуб’єктів | Середній, розміщення проекту регуляторного акта на офіційному сайті Міністерства інфраструктури України. |
| Індекс тарифів на вантажні перевезення (IV квартал до IVкварталу попереднього року) | 114,2% |
| Кількість кілометрів оновленої інфраструктури, у т.ч. електрифікованих дільниць | Реконструкція 260 км колій та виконання 147 км капітальних ремонтів колій; початок електрифікації дільниці Ковель – Ізов – Держкордон та реконструкції дільниці Долинська – Миколаїв |
| Кількістю оновлених локомотивів | 15 |
| Обсяги перевезень вантажів залізничним транспортом у межах України | Плановий вантажообіг 174,065 млрд. т-км |

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

Базове відстеження результативності дії вказаного регуляторного акта буде здійснюватися після набрання чинності актом, але не пізніше дня, з якого починається проведення повторного відстеження результативності дії акта.

З метою оцінки ступеня досягнення регуляторним актом визначених цілей повторне відстеження результативності дії регуляторного акта буде проводитися через рік після набрання ним чинності, але не пізніше ніж через два роки з дня набрання чинності цим актом.

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 В. ОМЕЛЯН

«\_\_\_\_» \_\_\_\_\_\_\_\_\_\_ 2019 р.