

ПОЯСНЮВАЛЬНА ЗАПИСКА

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»

1. Мета

Метою прийняття 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» (далі – проєкт наказу) є зміна рівня тарифів на перевезення вантажів та порожніх вагонів, врегулювання питання щодо часткового зменшення перехресного субсидування між вантажами.

2. Обґрунтування необхідності прийняття акта

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 (зі змінами) (далі – тарифи Збірника тарифів).

Розподіл вантажів за тарифними класами розпочато з 1997 року на виконання постанови Кабінету Міністрів України від 28 червня 1997 року № 605 «Про заходи щодо поліпшення діяльності залізниць України у 1997 році» з урахуванням фактору платоспроможності по роду вантажу. Наразі розподіл вантажів за тарифними класами визначається рівнем Коефіцієнтів, що застосовуються до тарифів Збірника тарифів.

Такою диференціацією передбачено встановлення зниженого тарифу на перевезення відносно дешевих вантажів з високою часткою транспортних витрат в кінцевій ціні, та адекватне підвищення тарифів за перевезення високовартісних товарів у межах встановленого середнього рівня тарифів. Основною метою цієї постанови було суттєве зниження тарифів на перевезення низьковартісних стратегічно важливих для держави вантажів, перевезення яких субсидувались за рахунок прибуткових високовартісних.

Так, тарифи для низьковартісних вантажів у 1997 році встановлювалися на 28,1% нижчими, ніж середній рівень тарифів (за середній рівень прийняті тарифи 2-го тарифного класу), для вантажів 1-го тарифного класу – на 20% нижче середнього рівня, а для вантажів 3-го тарифного класу (з урахуванням



опродукції та нафтопродуктів) – на 23,9% вищими середнього рівня.

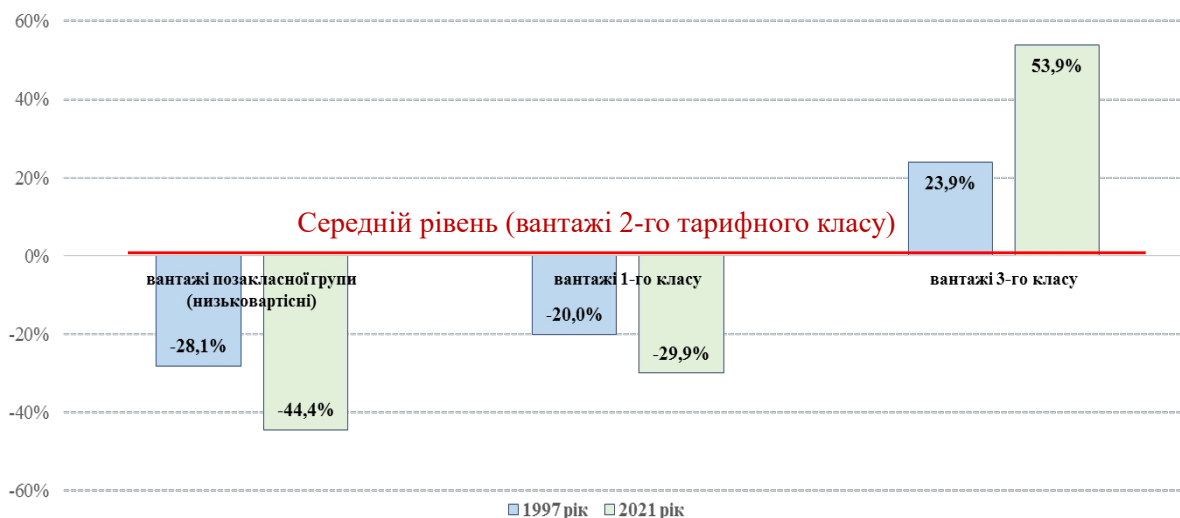
Сертифікат 58E2D9E7F900307B04000006624320072FF9400

Підписувач Кубраков Олександр Миколайович

Дійсний з 25.05.2021 00:00:00 по 24.05.2023 23:59:59

З того часу і до сьогодні диспропорція між рівнями тарифних класів постійно збільшувалась. Співвідношення тарифів, зазначено на малюнку 1.

Відсоток співвідношення тарифів до середнього рівня тарифів



При цьому, 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.

Необхідно зазначити, що в загальних обсягах перевезення вантажі 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 проєкту 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).

Обсяги перевезення вантажів 3-го тарифного класу в загальних обсягах перевезення (експорт, імпорт, внутрішнє сполучення) постійно зменшуються, і за прогнозами АТ «Укрзалізниця» зростання таких вантажів не очікується. Так, з 2008 року до 2020 року обсяги вантажів 3-го тарифного класу, у т. ч. чорних металів, зменшились у 2 рази.

Частка перевезення вантажів 3-го тарифного класу в загальних обсягах перевезення (експорт, імпорт, внутрішнє сполучення) з 2008 року зменшилася з 15,9% до 10,8%, у т. ч. частка чорних металів зменшилася з 9,3% до 6,6%.

Відповідно запроваджені у 2009 році у Збірнику тарифів принципи 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 перебивають збитків як від перевезення низьковартісних вантажів та порожніх вагонів, так і збитків від пасажирських перевезень.

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 ІЦВ 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

З метою зменшення перехресного субсидування перевезення вантажів пропонується зміна державних регульованих тарифів на перевезення вантажів.

Водночас у 2021 році 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.

3. Основні положення проекту акта

Основними положеннями проекту наказу є зміна рівня тарифів на перевезення вантажів, скорочення перехресного субсидування між вантажами, удосконалення тарифної політики на залізничному транспорті, які вирішуються тільки шляхом внесення відповідним наказом Мінінфраструктури змін до Коефіцієнтів, що застосовуються до тарифів Збірника 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 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.

Прийняття зазначеного рішення може бути першим кроком на шляху ліквідації розподілу вартості перевезення за тарифними класами вантажів, що власне передбачено Стратегією АТ «Укрзалізниця» на 2019 – 2023 роки. Для зменшення ризиків для економіки країни та вітчизняних виробників зміну рівня тарифів пропонується здійснювати поступово.

4. Правові аспекти

У цій сфері суспільних відносин діють такі нормативно-правові акти:
Господарський кодекс України;
Закон України «Про ціни і ціноутворення»;
Закон України «Про транспорт»;
Закон України «Про залізничний транспорт»;
Закон України «Про природні монополії»;
постанова Кабінету Міністрів України від 25 грудня 1996 року № 1548
«Про встановлення повноважень органів виконавчої влади та виконавчих органів
міських рад щодо регулювання цін (тарифів)».

5. Фінансово-економічне обґрунтування

Прийняття проекту 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.

Реалізація проекту наказу не потребує фінансування з державного чи
місцевого бюджетів, а навпаки буде сприяти їх наповненню.

6. Позиція заінтересованих сторін

Проект наказу розміщено на офіційному вебсайті Міністерства
інфраструктури України для проведення консультацій з громадськістю.

Проект наказу не стосується питань функціонування місцевого
самоврядування, прав та інтересів територіальних громад, місцевого та
регіонального розвитку, соціально-трудової сфери, прав осіб з інвалідністю,
функціонування і застосування української мови як державної, сфери наукової
та науково-технічної діяльності.

Проект наказу потребує погодження з Міністерством економіки України,
Міністерством фінансів України та Державною регуляторною службою України.

7. Оцінка відповідності

Проект наказу не стосується зобов'язань України у сфері європейської інтеграції, прав та свобод, гарантовані Конвенцією про захист прав людини і основоположних свобод, не встановлює правил і процедур, які можуть містити ризики вчинення корупційних правопорушень, не впливає на права та можливості жінок і чоловіків та не створює підстави для дискримінації.

8. Прогноз результатів

Реалізація наказу дозволить:

скоротити перехресне субсидування між вантажами;

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

за прогнозними розрахунками за умови введення в дію з 01 вересня 2021 року 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.

Інформація про вплив реалізації 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» на інтереси заінтересованих сторін викладено в додатку до пояснювальної записки.

Міністр інфраструктури України

Олександр КУБРАКОВ

« _____ » _____ 2021 року