

УДК 338:65.03:656

СТАСЮК О.М.^{1*}, ЧМИРЬОВА Л.Ю.², ФЕДЯЙ Н.О.³

^{1*}к.е.н, старший науковий співробітник відділу розвитку виробничої інфраструктури, ДУ «Інститут економіки та прогнозування НАН України», e-mail: stasyuk_o_m@ukr.net, ORCID ID: 0000-0002-4701-5598

² науковий співробітник відділу розвитку виробничої інфраструктури, ДУ «Інститут економіки та прогнозування НАН України», e-mail: potapenko_lora@ukr.net, ORCID ID: 0000-0003-1811-2409

³ молодший науковий співробітник відділу розвитку виробничої інфраструктури, ДУ «Інститут економіки та прогнозування НАН України», e-mail: chaicynan@ukr.net, ORCID ID: 0000-0002-6529-1078

ОЦІНКА ДІЮЧИХ РЕГУЛЯТОРНИХ РІШЕНЬ АТ «УКРЗАЛІЗНИЦЯ» В СФЕРІ ТАРИФНОЇ ПОЛІТИКИ ЩОДО ВАНТАЖНИХ ЗАЛІЗНИЧНИХ ПЕРЕВЕЗЕНЬ

Мета. Провести оцінку найбільш важливих діючих регуляторних рішень АТ «Укрзалізниця» в сфері тарифної політики щодо надання послуг з організації перевезень вантажів залізничним транспортом, зокрема тих, які прийняті в рамках політики дерегуляції вагонної складової. **Методика.** При проведенні дослідження було використано методи порівняльного аналізу, системно-структурний, узагальнення, економіко-статистичний. **Результати.** Проведено оцінку найбільш важливих діючих регуляторних рішень АТ «Укрзалізниця» в сфері тарифної політики щодо вантажних залізничних перевезень, що прийняті в рамках політики дерегуляції вагонної складової та мають вплив на суб'єктів господарювання, насамперед, основних вантажовласників, та власне АТ «Укрзалізниця», що є суб'єктом господарювання державного сектора. **Практична значимість.** По кожному регуляторному рішенню надано рекомендацію, врахування якої дозволить досягнути певного балансу інтересів в сфері тарифної політики щодо вантажних залізничних перевезень між АТ «Укрзалізниця» та основними вантажовідправниками. Всі рекомендації викладено у висновках. Вказані результати мають ознаки **наукової новизни**.

Ключові слова: регуляторні рішення; АТ «Укрзалізниця»; тарифна політика; вантажні перевезення; дерегуляція; вагонна складова; вантажовласники

Постановка проблеми

Існуюча система формування тарифів на вантажні залізничні перевезення не відповідає сучасним умовам ринку. З одного боку, вона не дозволяє компенсувати витрати за надані залізничні послуги, у зв'язку із постійним збільшенням цін на продукцію, яку споживає залізнична галузь, не кажучи вже про модернізацію основних фондів. Це ставить АТ «Укрзалізниця» (УЗ) в економічно нерівні та неконкурентні умови з іншими учасниками ринку та галузями економіки, тому що залізничні тарифи є державнорегульованими і постійно стримуються, а ціни на продукцію формуються вільно на ринку і невпинно зростають. Така ситуація призводить до того, що УЗ, не маючи можливості розвиватися та оновлювати фонди через нестачу коштів, так як державної фінансової підтримки УЗ не мала до поточного року, упроваджує різні регуляторні

рішення щодо позапланового підвищення тарифів.

З іншого боку, стара практика адміністративного встановлення тарифів включає в себе цілий ряд прихованих інструментів для позапланового підвищення тарифів на вантажні перевезення, які УЗ використовує для підняття тарифів на залізничні вантажні перевезення, знову ж таки шляхом впровадження різних регуляторних рішень. Серед діючих регуляторних рішень, наприклад, в рамках політики дерегуляції вагонної складової, варто згадати такі рішення, як зміна плати за користування вагонами УЗ, система округлень кількості діб при розрахунку оплачуваного терміну використання вагонів; застосування коефіцієнту Т-додатковий (Тдод); проведення аукціонів (Аукціони Prozorro), введення умов довгострокової оренди вагонів; введення нових умов з організації перевезення вантажів. Окремі діючі регуляторні рішення УЗ надають певні переваги вантажовідправникам,

зокрема: проведення Голландських аукціонів та запровадження маршрутизації перевезення вантажів.

Як результат, така система робить тарифи непрогнозованими та незрозумілими для бізнесу і до того ж не сприяє рівним умовам учасників ринку, так як протягом року таких рішень може бути прийнято декілька. Саме тому, оцінка наслідків діючих регуляторних рішень щодо підвищення тарифів на вантажні залізничні перевезення стає особливо актуальною.

Аналіз останніх досліджень і публікацій

Дослідженню різних проблемних аспектів тарифної політики та системи тарифоутворення у вантажних залізничних перевезеннях присвячено багато праць вітчизняних дослідників, серед яких: Колесникова Н. [1], Макаренко М. [2], Потапов М., Міщенко М.,

Чернова Н. [3], Продашук С. [4], Рудаков О. [5], Савицька Т. [6] та ін.

Виклад основного матеріалу дослідження

Тарифи є основним джерелом доходів залізничного транспорту, які формуються від перевезень вантажів (80,3% в загальній структурі доходів від перевезень) і пасажирів та від яких залежить рентабельність діяльності УЗ.

Протягом останніх років прослідковується тенденція більш частого підвищення тарифів на вантажні залізничні перевезення при одночасному зменшенні вантажної бази та обсягів залізничних перевезень, що не відповідає світовій практиці. Для зміни тарифів УЗ використовує різні **регуляторні рішення**, які, в більшості випадків, не підтримуються вантажовідправниками (рис. 1).

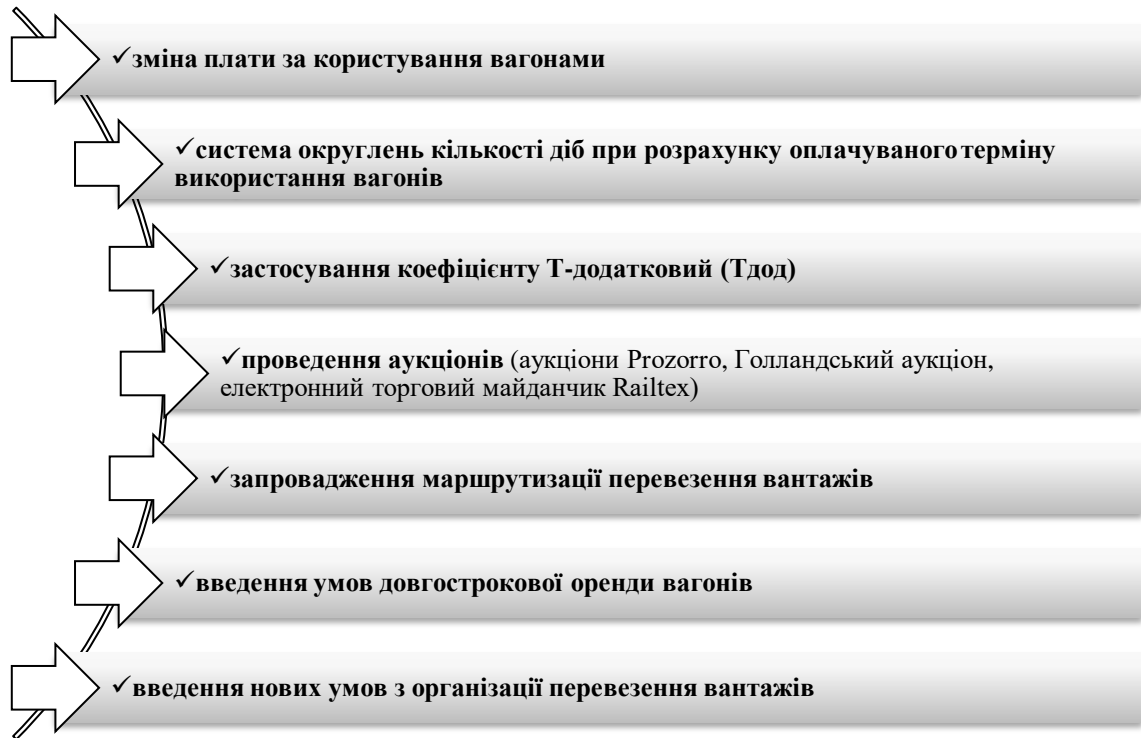


Рис. 1. Діючі регуляторні рішення АТ «Укрзалізниця» в сфері тарифної політики щодо вантажних залізничних перевезень

Джерело: складено авторами

Зміна плати за користування вагонами АТ «Укрзалізниця». Державне регулювання вартості використання вагонів УЗ негативно впливало на оперування вагонами, особливо враховуючи те, що вартість користування вагонами приватного парку встановлювалась

операторами в залежності від кон'юнктури ринку. Це провокувало попит на більш дешеві вагони УЗ і дефіцит вагонів на ринку. Вагонна складова не покривала вартість утримання вагонів, через що, вкладення інвестицій у вагонний парк було непривабливим. Система

тарифоутворення щодо надання вантажних вагонів в користування була побудована на застарілих принципах, які втратили свою актуальність, так як з кінця 2015 р. УЗ працює в статусі акціонерного товариства. Сучасна система повинна бути іншою і від запровадження ринкових механізмів залежить ефективність роботи УЗ та її здатність конкурувати на ринку з іншими операторами вантажних вагонів. Крім того, присутність низьковартісних послуг на ринку викликала занепокоєність у потенційних інвесторів, так вони вбачали загрозу з точки зору ціноутворення на вагони та повернення інвестицій.

З 19 лютого 2018 р. почав діяти новий порядок визначення плати за користування вагонами УЗ в процесі перевезення вантажів – Порядок визначення плати за користування власними вагонами перевізника АТ «Українська залізниця» [7]. Згідно з новим Порядком, плата за користування власними вантажними вагонами УЗ, як й інших приватних операторів рухомого складу, з 19 лютого 2018 р. почала формуватися на ринкових умовах. Нагадаємо, що до 19.02.2018 р. плата за перевезення вантажів залізничним транспортом визначалась за тарифами Збірника тарифів на перевезення вантажів залізничним транспортом у межах України та пов'язані з ними послуги, затвердженого наказом № 317 Міністерства транспорту та зв'язку України від 26.03.2009 р.

Відповідно до змін щодо нарахування плати за використання вантажних вагонів УЗ, автоматично змінилася й плата при перевезенні вантажів у власних вантажних вагонах УЗ, яка почала складатися з: 1) плати за перевезення навантаженого власного вагону перевізника, яка визначається за тарифом Збірника тарифів на перевезення вантажів залізничним транспортом у межах України та пов'язані з ними послуги, який затверджено наказом Міністерства транспорту та зв'язку України від 26.03.2009 № 317, встановленим для власного вагону перевізника; 2) компенсації витрат на перевезення в порожньому стані власних вагонів перевізника, яка визначається за тарифною схемою 14 Збірника тарифів з урахуванням коригуючих коефіцієнтів до тарифів Збірника тарифів за тарифну відстань перевезення вантажу, скориговану на

коефіцієнт порожнього пробігу; 3) плати за використання власних вагонів перевізника [8].

Введення нового Порядку дозволило УЗ впливати на тариф на перевезення шляхом дерегуляції вагонної складової. Відповідно до цього, було введено в дію збільшені ставки плати за використання власних вагонів УЗ у 2018–2019 рр. (табл. 1).

Очікувалося, що *дерегуляція вагонної складової сприятиме* 1) інвестуванню у будівництво нових вантажних вагонів, наслідком чого мало стати збільшення кількості і покращення якості вантажних вагонів, ліквідація їх дефіциту для вантажних перевезень; 2) розвитку конкуренції за рахунок якості, а не різниці у вартості вагонів; 3) зниженню в тарифі на перевезення вагонної складової; 4) зменшенню вартості перевезення для кінцевого споживача на 10% за рахунок вирівнювання співвідношення попиту та пропозиції тощо.

Проте наслідки політики дерегуляції щодо використання власних вагонів УЗ та частки вагонної складової в тарифі на перевезення виявилися зовсім іншими. Перше *підвищення вартості вагонів УЗ* в лютому 2018 р. призвело до *збільшення вартості користування приватними вагонами більше ніж вдвічі, що мало негативний вплив на вантажовідправників*. Для УЗ, як суб'єкта господарювання державного сектора, це мало на початках позитивний результат, внаслідок збільшення дохідної частини. Наразі, згідно даних УЗ, незважаючи на дерегуляцію, вартість перевезень в основних видах вагонів УЗ все одно залишається нижчою від аналогічних у рухомому складі приватних власників.

Крім того, після підвищення вартості користування вагонами 13 листопада 2018 р., інфраструктурна складова в тарифі разом із локомотивною становила менш ніж 50%, тоді як до дерегуляції на вагонну складову припадало 16-18%, на інфраструктурну – 82-84% [10].

Варто підкреслити, що *сьогодні на ринку спостерігаються різноспрямовані тенденції щодо попиту*. Існує дефіцит на нові якісні вагони, який і надалі буде зростати, що пов'язано зі зношеністю майже на 90% парку вагонів УЗ та високою часткою зношеності приватного парку. Цей дефіцит збільшує попит на нові вагони, і відповідно, вартість на них.

Таблиця 1

Ставки плати за використання власних вагонів АТ «Укрзалізниця» на території України

Тип вагонів	Ставки без ПДВ*/(з ПДВ), грн./добу (вводяться в дію з 19.02.2018)	Ставки без ПДВ*/(з ПДВ) грн./добу (вводяться в дію з 28.07.2018)	Ставки без ПДВ* грн./добу (вводяться в дію з 13.11.2018)	Ставки без ПДВ* грн./добу (вводяться в дію з 20.05.2019)	Ставки без ПДВ* грн./добу (вводяться в дію з 13.10.2019 р.)
Окатишевоз	625/(750)	756/(907,2)	1005	1426	1000
Напіввагон, вагон переобладнаний та модернізований у напіввагон, хопер-напіввагон умовного типу 5982	542/(650,4)	600/(720)	819	886	902
Думпкар, хопер-дозатор умовних типів 302 та 304	970/(1164,0)	997/(1196,4)	1308	1308	683
Цементовоз	538/(645,6)	577/(692,4)	823	865	868
Мінераловоз	645/(774,0)	771/(925,2)	1061	1192	1214
Зерновоз, вагон для перевезення борошна умовного типу 972	655/(786,0)	713/(855,6)	1055	1117	1136
Автомобілевоз	718/(861,6)	786/(943,2)	1046	989	1173
Платформа універсальна, переобладнана та модернізована платформа умовних типів 915, 968, 969	445/(534,0)	449/(538,8)	616	718	787
Платформа фітінгова	424/(508,8)	456/(547,2)	456	456	606
Платформа-лісовоз	402/(482,4)	435/(522)	673	686	710
Цистерна, переобладнана та модернізована цистерна умовних типів 932 та 5970	539/(646,8)	570/(684)	823	833	834
Критий вагон, інші переобладнані вагони умовних типів 917, 960, рефрижераторні вагони-термоси умовного типу 800 та 5800	570/(684,0)	681/(817,2)	1024	1160	1172

**На всі послуги та плати нараховується податок на додану вартість відповідно до норм Податкового Кодексу України. Тоді зазначене в пункті 3.2.1. Договору відповідно до рішення правління АТ «Укрзалізниця» від 21.06.2018 – застосовується. Зміна ставок плат проводиться відповідно до пункту 3.2.1. та 3.3. Розділу 3 Договору. Джерело: [9].*

У зв'язку з тим, що у загальній кількості робочого парку вантажних вагонів частка приватних операторів рухомого залізничного складу перевищує частку УЗ за окремими видами вагонів, а саме: напіввагони – 57%, цистерни – 78%), це впливає на вантажовідправників тим, що частка вагонів УЗ, які можна отримати за нижчою ціною постійно зменшується, що, відповідно, впливає на кінцеву ціну готової продукції.

При цьому слід зазначити, що приватним власникам найбільш цікавими є ті види вагонів, які є найбільш затребуваними сьогодні на ринку, тобто на які є попит, а саме: напіввагони, зерновози, цистерни, якими, в основному, і поповнився їх парк, це матиме вплив на вагонну складову тарифу на перевезення через перенасичення ринку певними видами вагонів.

Потрібно відзначити, що дерегуляція призвела до абсолютно хаотичного зростання

парку вагонів за деякими типами без оцінювання ризику профіциту парку в майбутньому. Через низку причин, ключові вантажовідправники все частіше відмовляються від вагонів УЗ на користь приватного парку, через що, компанія втрачає частку ринку і прибутку.

Відсутність чітких орієнтирів визначення балансу парку вантажних вагонів (з поділом за типами) в УЗ та приватних операторів, для задоволення потреб національної економіки стосовно перевезень, призводить до його безконтрольного нарощування та погіршення експлуатаційних показників використання вагонів, а також створює передумови до профіциту парку. Так, наприклад, оновлення парку вагонів-зерновозів приватними власниками досягло межі оптимальної кількості, що призвело до того, що парк вагонів збільшився не пропорційно обсягам вантажу, який перевозиться цим парком [27].

Введення нового Порядку визначення плати за користування вагонами УЗ, дозволило компанії, завдяки рішенню правління підвищувати вартість залізничних тарифів на перевезення вантажів шляхом зміни вартості використання вагонів й призвело до дисбалансу вагонної складової в структурі тарифу на перевезення, що мало наслідком зростання собівартості перевезення однієї тонни вантажу. Протягом 2018–2019 рр. спостерігалось підвищення вартості перевезення вантажів залізничним транспортом на 60–90% за окремими видами рухомого складу.

Очікування від дерегуляції вагонної складової не дали бажаних результатів для УЗ, так як мали короткотривале збільшення надходжень. Так, згідно статистичних даних, протягом 2020 року підвищення вартості використання вантажних вагонів УЗ практично не відбувалося, за винятком двох видів вантажних вагонів – думпкарів та мінераловозів. Вартість використання найбільш конкурентних видів вагонів – напіввагонів та зерновозів, на початку 2020 року була незмінною, а з вересня почала знижуватися й до кінця року знизилась на 22% й 43% відповідно. Це призвело до втрати УЗ своєї частки на ринку операторів вантажних вагонів, особливо за окремими видами вагонів, в першу чергу зерновозами.

Система округлень кількості діб при розрахунку оплачуваного терміну

використання вагонів. Зазначимо, що для розрахунку оплачуваного терміну кількості діб використання вантажних вагонів береться відстань перевезення і ділиться на нормативну швидкість доставки вантажів і виходить кількість діб використання рухомого складу, які вантажовідправники мають оплатити. Проте, у вищезгаданому новому Порядку визначення плати за користування вагонами УЗ, міститься також Правило, згідно з яким УЗ використовує механізм округлення термінів доставки вантажів до цілої доби лише в напрямку збільшення. Тож, якщо в результаті розрахунку терміну доставки вантажу вийде значення 6,1 доби або 5,2 доби, то УЗ округлить термін доставки до 7 і 6 діб відповідно, що зобов'язує вантажовідправників сплачувати за більший термін використання вантажних вагонів. Згідно з позицією УЗ щодо округлення неповних діб до повних при розрахунку оплачуваного часу використання її вагонів, таке округлення є правомірним, так як відповідає Правилам обчислення термінів доставки вантажу [11].

Зазначимо, що округлення застосовується, як для завантаженого вагону, так і для порожнього, що автоматично додає ще одну добу на порожній пробіг збільшуючи вартість перевезення для вантажовідправників, тоді як для УЗ, з одного боку, це збільшення надходжень за рахунок відсутності прогалів в використанні вагонів, а з іншого – втрата клієнтів, які нададуть перевагу приватному парку або ж альтернативним видам перевезень. Отже, через округлення вантажовідправник зобов'язаний додатково оплатити 1-2 доби використання вагонів.

Застосування коефіцієнту Т-додатковий. На старті дерегуляції вагонної складової коефіцієнт Т_{дод} (Т_{дод}) було вирішено АТ УЗ не застосовувати, тоді, як вже у II кварталі 2018 р. було ухвалено рішення про його введення, під час другого у 2018 р. підвищення ставок плати за користування вагонами, відповідно до прийнятого Порядку визначення та перегляду ставок плати за використання вагонів в процесі надання послуг з перевезення вантажів [12].

Т_{дод} – це додаткова одна доба до терміну доставки вантажів, яка використовується для

формування вантажного поїзду й оформлення супровідних документів. Враховуючи те, що при перевезенні відбуваються непарні операції з вагонами при порожньому та вантажному рейсах, *T_{дод}* розраховується окремо для навантаженого і порожнього рейсів. У разі затримки вантажу під час перевезення з вини вантажовласника *T_{дод}* не збільшується як у внутрішньому, так і в міжнародному сполученнях.

Експерти Європейської бізнес асоціації (ЄБА) наполягають на виключенні значення

T_{дод} з оплачуваного часу використання вагонів, так як *T_{дод}* – це додаткова одна доба до терміну доставки вантажів, необхідна для формування вантажного поїзду й оформлення супровідних документів, тоді як на практиці застосування *T_{дод}* означає більше ніж одну додаткову добу (від 2 до 5) за використання власного вагону УЗ у вантажному та порожньому рейсах (табл. 2) [13].

Таблиця 2

Додатковий час при використанні вагонів АТ «Укрзалізниця» після введення *T_{дод}*
Джерело: [14]

Види вантажних перевезень	Кількість додаткових днів
внутрішні	+2
внутрішні за накладною	+3
експортні (перевантаження)	+4
експортні (СМГС)	+1
експортні (перестановка)	+5
експортні (пором)	+5
імпортні (перевантаження)	+3
імпортні (СМГС)	+1
імпортні (перестановка)	+3
імпортні (пором)	+3

З позиції УЗ, *T_{дод}* є законним, так як являється частиною загального розрахункового часу, за який стягується плата за використання вагона під час перевезення, відповідно до нормативних термінів доставки вантажів у певних типах вагонів, тоді як інші оператори вагонів розраховують плату за фактичний час, який переважно перевищує розрахунковий час, визначений УЗ, та таким чином усі ризики, пов'язані із затримками вагонів під час руху, покладають на вантажовласників [15].

Разом з тим, введення *T_{дод}* підвищує вартість використання вагонів УЗ у кількості не менше однієї доби, а як наслідок, підвищує загальну вартість перевезення вантажів, а для вантажоперевізників

введення даного коефіцієнта дає більше зростання витрат.

Проведення аукціонів. Аукціони **Prozorro**. У рамках проведення дерегуляції вагонної складової, стартували перші аукціони з продажу послуг з використання вантажних вагонів УЗ, що відбулися на електронному майданчику системи “ProZorro. Продажі” (ProZorro) наприкінці грудня 2018 р. Основними цілями аукціонів було 1) визначення справедливої ринкової вартості використання рухомого складу УЗ, шляхом відкритих торгів між учасниками ринку вантажоперевезень та 2) зниження корупційних ризиків при наданні клієнтам рухомого складу УЗ. На аукціонах ProZorro було представлено найбільш затребувані

ринком типи рухомого складу – напіввагони і зерновози.

Для участі в аукціонах, додатково до Договору про надання послуг, необхідно укласти Додаткову угоду [16] щодо продажу послуг із використання власних вагонів УЗ із застосуванням ЕТС «ProZorro.Продажі», у зв'язку з чим, більше 100 компаній уклали відповідні угоди з УЗ. Потрібно зазначити, що якщо в перших торгах щодо зерновозів брало участь понад 30 компаній, то вже наприкінці січня – менше 10 учасників; а по напіввагонах відповідно 9 компаній та менше 5 учасників. Так, основними учасниками по напіввагонах є великі компанії ГМК, які не приймають участі в торгах, а мають на меті показати своє бачення очікуваного індикативу ставки. При цьому, скорочення учасників торгів щодо вагонів на ProZorro може звести нанівець сенс цих аукціонів.

Перші аукціони були тестовими, протягом яких було оголошено 1 201 аукціон на 13 860 вагонів, з них успішних – 803 аукціони на 9 455 вагонів. При цьому, загальний дохід від продажу послуг з використання рухомого складу склав 35,4 млн. грн., а частка у доходах від хопер-зерновозів склала 86%, решта 14% – від напіввагонів. За хопер-зерновозами різниця між «розрахунковою» платою за користування вагонами та «за аукціонами» від хопер-зерновозів склала 30,7 млн. грн., а середньозважена ставка 1 985

грн. на один вагон зерновоз, що вище базової ставки на 88%, тоді як за напіввагонами різниця між «розрахунковою» платою за користування вагонами та «за аукціонами» від напіввагонів склала 4,8 млн. грн., а середньозважена ставка 1 047 грн. на один напіввагон, що вище базової ставки на 28% [14].

Отже, практика показала, що чимало вантажовідправників в Україні готові платити за використання вагонів вищу ціну в пікові періоди перевезень врожаю, за умов відсутності власного парку, вищої вартості приватних вагонів на ринку або за умов їх дефіциту на ринку. В результаті проведення аукціонів, вартість добового користування напіввагонами зросла з 819 грн до 1200 грн, що принесло Укрзалізниці дохід в 1,11 млн грн; вартість зерновозів зросла майже втричі - з 1055 грн за добу до 3800 грн, що принесло УЗ 2,171 млн грн, проте призвело до істотного зростання вартості перевезення зерна для аграріїв. Також ціновими драйверами зростання вартості використання вагонів-зерновозів на аукціонах стали створені УЗ адміністративні обмеження при відвантаженні зерна з немаршрутних лінійних елеваторів, а саме закриття залізничних станцій, відсутність розподілу загального парку для повагонних відправок та рекордні врожаї.

Таблиця 3

Відмінності між системою проведення Класичного та Голландського аукціонів
Джерело: [17]

Класичний	Голландський
Тільки одна процедура: аукціон на підвищення ціни	Є дві процедури: аукціон з автоматичним пониженням ціни; а після фіксації ціни – торги на підвищення
Аукціон проходить не нижче заданої мінімальної ціни	Аукціон проходить нижче заданої мінімальної ціни – ціну визначає ринок. Підвищення можливе лише на другому етапі
Три етапи торгів	Три стадії торгів
Право останнього ходу має той, хто запропонував найвищу початкову ціну	Право останнього ходу має той, хто першим зафіксував ціну
Аукціон триває в середньому годину	Аукціон триває цілий день з перервою
Продаж може зайняти до 7 місяців	Продаж може відбутися за 1 день

Підвищення вартості використання зерновозів УЗ в період ажіотажного попиту на зерновози (вересень-грудень), як правило, призводить до суттєвого підвищення вартості використання приватного вагонного парку, а також зниження прогнозованості ведення бізнесу в Україні через неможливість заздалегідь прогнозувати свої логістичні витрати.

Голландський аукціон. На початку 2020 р. УЗ було прийняте рішення й запроваджено продаж послуг з використання вагонів за методом покрокового зниження ціни – «Голландський аукціон» на базі електронної торгової системи (ЕТС) «ProZorro.Продажі» (табл. 3).

В лютому 2020 р. УЗ провела перший Голландський аукціон, на якому було виставлено 6 маршрутів та 400 вагонів-

зерновозів повагонними відправками по 5 і по 10 вагонів. За результатами аукціону УЗ реалізувала 10 % повагонних відправок – 5 лотів загалом на 40 вагонів. При цьому базова ставка на зерновози в 1136 грн була знижена до 727 – 738 грн. (табл. 4).

УЗ впровадила механізм Голландських аукціонів, у зв'язку з тим, що по-перше, голландські лоти дозволяють продавати набагато швидше, а по-друге, на класичних (англійських) аукціонах в ProZorro покупці можуть пропонувати лише ціни вище, ніж стартова ціна, тому багато аукціонів не відбуваються взагалі. Тому, наразі, в умовах профіциту вагонів-зерновозів на ринку залізничних перевезень, особливо в період міжсезоння, УЗ продаватиме вагони власного парку саме через голландські аукціони.

Таблиця 4

Ставки для голландського аукціону

Джерело: [14]

Вид вагону	Діючі ставки	Кількість кроків	Мінімальна ставка
Окатишевоз	1 000	5	949
Напіввагон	902	29	643
Цементовоз	868	35	566
Мінераловози	1 214	38	749
Зерновози	1 136	36	727
Критий	1 172	37	739
Критий 918, 5918	913	37	576

При цьому на них виставлятимуться не лише зерновози, а й напіввагони компанії, попит на які також залежить від сезону перевезень певної продукції. І саме проведення голландських аукціонів є першим кроком до більшої гнучкості Укрзалізниці в питання ціноутворення.

Електронний торговий майданчик Railtex. Одним з альтернативних варіантів електронних торгових майданчиків для вантажних перевезень на території України є біржа вагонів Railtex [18], цільовою аудиторією якої є вантажовідправники, експедитори, оператори, власники вагонів, власники локомотивів, вагонні депо, охорона

вантажів, контейнерні майданчики, страхові та стивідорні компанії.

Основний функціонал української біржі вагонів, дозволяє:

- вантажовідправникам швидко розміщувати інформацію про потреби в вагонах; в онлайн-режимі задавати всі умови перевезення і супутніх послуг, підбираючи оптимальні варіанти; укладати угоди на вигідних умовах;

- операторам або власникам вагонів знаходити вантажну базу для зворотного завантаження; формувати ринкові ставки на рухомий склад шляхом онлайн торгів;

- експедиторам надає доступ до актуальної бази цільових партнерів;

швидкість реагування і виконання; можливість вибору кращої ціни.

Альтернативні варіанти електронних торгових майданчиків, в порівнянні з ProZorro, що призначене для публічних закупівель та спрямоване на роботу державними підприємствами й досить бюрократизоване, є більш простим інструментом, що прискорює роботу і знижує витрати, тому що бізнес хоче отримувати прибуток оптимальним способом, а не тільки мати інструмент забезпечення контролю і прозорості. Також оптимізація логістики за допомогою бірж вагонів дозволяє вантажовідправникам швидше знаходити вагони, а операторам – скоротити порожній пробіг.

Позитивними підсумками проведення аукціонів є: 1) *для УЗ* – додаткові надходження в бюджет компанії; впровадження прозорого механізму розподілу вагонів УЗ; розвиток конкуренції; 2) *для вантажовідправників* – можливість гарантовано отримати від УЗ необхідну кількість вагонів в певні часові терміни на певній залізничній станції.

Негативними наслідками проведення аукціонів є: 1) *для УЗ* – втрата конкурентоспроможності через зростання вартості перевезення вантажів залізницею на користь автомобільного транспорту; переорієнтація вантажопотоку із залізничного транспорту на автотранспорт і річкові перевезення [19]; 2) *для вантажовідправників* – цінові коливання вартості використання вагонів УЗ; важкопрогнозованість дохідності тощо.

Запровадження маршрутизації перевезення вантажів. В жовтні 2019 р. УЗ було запроваджено технологію перевезення вантажів маршрутними поїздами, яка раніше була однією з провідних технологій УЗ й використовувалася в радянські часи для перевезення вугілля та руди, що були та залишаються основними вантажами УЗ.

Поштовхом до впровадження маршрутних відправлень стало закриття малодіяльних станцій. На сьогодні близько 300 залізничних станцій визнані малодіяльними, тоді як закриття цих станцій, з одного боку дозволяє УЗ скоротити свої поточні витрати на їх утримання, а це близько 480 млн грн на рік, з іншого – обмежує можливості відвантаження вантажів [20]. Маршрутні перевезення було

лімітовано на рівні 450 графікових відправлень на місяць через інфраструктурні обмеження з переміщення порожніх вагонів, а також через портові потужності з обробки вагонів у портах [21].

Маршрутизація відповідає сучасним тенденціям в логістиці, так як підвищує ефективність роботи залізничного транспорту, зокрема за рахунок зменшення експлуатаційних витрат та є більш ефективним способом переміщення вантажів й має узгоджені скорочені терміни доставки, надаючи «великим» вантажовласникам оптимальні умови перевезення, із урахуванням надання послуг зі зберігання вантажів, а УЗ високий рівень конкурентоспроможності на транспортному ринку. Отже, для просування вагонопотоків – це одна з провідних технологій.

Зазначимо, що маршрутизація є широко використовуваним методом організації перевезень як в Україні, так і за кордоном, що покликаний забезпечити прискорення обороту вагонів, зменшення обробки рухомого складу на технічних станціях, скорочення термінів доставки вантажів тощо. Маршрутна відправка завжди буде виходити дешевше, ніж вагонна, що, крім менших експлуатаційних витрат, пов'язано відсутністю прив'язки до конкретного роду вантажу; застосування нормативного терміну доставки у формулі вартості перевезення вагонів УЗ, що пов'язано з проведенням дерегуляції вагонної складової. Для прикладу, в США різниця між маршрутною та повагонною відправкою складає близько 40% вартості. Саме тому, передбачалося, що таке запровадження, позитивно вплине на доходи всіх учасників процесу перевезень.

Тариф на маршрутні перевезення розраховується трьома методами, що залежить від кількості замовлених вагонів і відстані транспортування (рис. 3.6).

Проте, з вересня 2020 р. призупинено дію Довідника станцій з незначним обсягом роботи з переліком малодіяльних станцій за перше півріччя 2020 р., що стало гострим питанням у зв'язку з обмеженням УЗ відвантажень з цих станцій, а також припинено УЗ рух маршрутних поїздів за розкладом.

Такі дії УЗ були пов'язані з наданими їй рекомендаціями Антимонопольного комітету України, згідно яких активне впровадження

УЗ вантажоперевезень по графіку маршрутних поїздів негативно відбілося на

перевезеннях для інших компаній.

	МЕТОД 1	МЕТОД 2	МЕТОД 3
Пробіг/доба	200 км	320 км	480 км
Кількість вагонів	від 1	44	44
Тарифний коефіцієнт	стандартний	стандартний	x 1,2
Додаткові документи		гарантійний лист відправника*	гарантійний лист відправника*

* У разі простою вагонів через неприйняття поїзда вантажоодержувачем штрафні санкції за простій вагонів будуть нараховані на відправника

Рис. 2. Технологія формування маршрутного поїзда
Джерело: [22]

На сьогодні однією з головних переваг маршрутизації залишається швидкість доставки. За несвоєчасне прибуття вантажу, відповідно до Статуту, залізниця виплачує одержувачу штраф у розмірі від 10 до 30 % провізної плати. Загалом виконання плану перевезень маршрутами з боку вантажовідправника і залізниці стимулюється нині шляхом встановлення штрафних санкцій за його порушення.

На практиці, при впровадженні маршрутних перевезень, відбулось зниження нормативних термінів доставки вантажів, так як вантажні вагони, як в маршрутних, так і повагонних перевезеннях рухаються з системним порушенням нормативів, які прописані в Правилах перевезень вантажів - 200 км на добу для повагонних відправлень і 320 км на добу для маршрутних відправлень, що впливає на вартість перевезення через зниження оборотності вагонів, а відповідно збільшує плату за перевезення для вантажовідправників.

УЗ пояснює зниження нормативних термінів доставки вантажів до морських портів, недостатністю портівих потужностей з перевалки руди, у зв'язку з чим, УЗ з метою недопущення скупчення поїздів на коліях припортових станцій та на підходах до них була змушена обмежувати рух, що й вплинуло на терміни доставки вантажів [23].

Маршрутизація є одним з важелів УЗ для

втримання обсягів вантажних перевезень при загостренні дефіциту тяги, збільшення вантажообігу, а також мала попит серед вантажовласників, дозволивши УЗ збільшити обсяги перевезень у 2019 р. та підвищити оборот вагона удвічі, порівняно з нормативним показником.

Проте маршрутизацію не можна розглядати, як серйозне стимулювання з боку УЗ і надання значних вигід вантажовласникам, так як не можливо об'єднати в одному маршруті вагони кількох відправників (т. зв. ступеневі маршрути), а також оформити різні вантажі одного тарифного класу. Крім того, для бізнесу важлива попередня поінформованість від УЗ про графіки маршрутних відправлень, що дозволить знизити вартість тарифу на 10%.

Загальновідомо, що однією з найгостріших проблем УЗ є нестача власних коштів на оновлення матеріально-технічної бази, тому потрібно приймати рішення, які сприяли б притоку приватних інвестицій в галузь. Перевезення вантажів вагонними відправками є нецікавими приватним інвесторам, так як потрібно розвивати інфраструктуру загального призначення, зокрема, сортувальні станції тощо. Більш привабливим в даному напрямку є маршрутизація, яка орієнтована на оборот відправницьких маршрутів, а тому оновлена наразі послуга щодо маршрутних поїздів, на

нашу думку, є позитивною і необхідною, в нинішніх умовах УЗ.

Введення умов довгострокової оренди вагонів. У 2020 р. УЗ було прийнято нове регуляторне рішення в сфері тарифної політики щодо здійснення перевезень на довгостроковій основі для зерновозів та напіввагонів, що викладено в Договорі довгострокової оренди вагонів, який *передбачає* 1) побудову довгострокових партнерських відносин (від 9 до 12 місяців) на засадах фіксованої ціни; 2) гарантовану поставку вагонів на весь період співпраці; 3) здешевлення послуги перевезення залежно від строку дії контракту; 4) надання пріоритету перевезенням, які здійснюються у вагонах на умовах довгострокової оренди; 5) допущення до участі замовників, які протягом аналогічного періоду попереднього року здійснювали середньомісячне навантаження вагонів у кількості, не меншій, ніж зазначається у замовленні.

Для здійснення послуги із надання вагонів під навантаження на довгостроковій основі на початку дії Договору передбачалося виділити під такі перевезення – 10% рухомого складу від наявних навантажувальних потужностей УЗ, тоді як зараз розглядається питання збільшення частки до 50% зі зростанням у перспективі до 70–80%. В планах УЗ є збільшення вагоновідправлень на місяць до кількох тисяч, тоді як мінімальний обсяг визначено на рівні 200 навантажень вагонів на місяць, а реальний максимальний обсяг місячного замовлення становить 3 700 зерновозів та 7 550 напіввагонів.

Результати впровадження послуги з надання вагонів під навантаження на довгостроковій основі на початку виявилися вдалим як для УЗ, так і великого бізнесу, так як надали можливість довгостроково планувати вантажоперевезення через що отримали позитивну оцінку учасників ринку вантажних перевезень. Послуга продемонструвала свою затребуваність, насамперед, по зерновозах.

Проте наприкінці 2020 р. ситуація дещо змінилася. Відбулося падіння ціни на визначені види вагонів на ринку, внаслідок їх профіциту, тоді як договір складався на умовах очікування дефіциту зерновозів і напіввагонів. На «голландських аукціонах» напіввагони та зерновози почали

реалізовуватися за нижчими ставками, ніж ті, що передбачені довгостроковими договорами, підписаними влітку 2020 року [24]. Це стало не вигідно для вантажовласників через економічні умови.

Введення нових умов з організації перевезення вантажів. В липні 2020 р. було введено в дію новий Договір про надання послуг з організації перевезення вантажів залізничним транспортом, предметом якого є 1) організація та здійснення перевезення вантажів, 2) надання вантажного вагону для перевезення, 3) інших послуг, пов'язаних з організацією перевезення вантажів, 4) проведення розрахунків за ці послуги [25].

Протягом тривалого часу даний Договір доопрацьовувався та було враховано ряд зауважень та пропозицій бізнес-структур та Антимонопольного комітету України. Найбільша кількість зауважень стосувалась вартості та умов надання вагонів УЗ, проте, з позиції самої УЗ саме ці умови вона має право визначати самостійно, не суперечачи антимонопольному законодавству, за вільними тарифами на підставі статті 58 Статуту залізниць України, а також має право самостійно приймати рішення щодо методики формування вартості використання власних вагонів у процесі надання послуг з перевезення вантажів [26], яка нараховувалась за прогресивною тарифною сіткою залежно від кількості годин користування вагоном, тоді як наразі розраховується за використання вагонів за добу. За підрахунками експертів ЄБА, таке нововведення може збільшити витрати вантажовідправників більш ніж у 6-7 разів або на 30-40 грн за тонну, саме тому в асоціації пропонують залишити чинний порядок оплати користування вагонами Укрзалізниці [13].

Крім того, УЗ зберегла за собою право 1) застосовувати у формулі для визначення розміру плати за використання власних вагонів у процесі перевезення вантажів додатковий час (Тдод); 2) округлення неповних діб до повних при розрахунку оплачуваного часу використання власних вагонів, які ми розглянули вище.

Позитивним аспектом нового Договору є можливість встановлювати та змінювати відносини завдяки електронному документообігу, що надає реальну можливість для покращення роботи. Проте,

деякі істотні умови Договору, УЗ має право самостійно змінювати в односторонньому порядку, що, зрозуміло, не сприймається належно бізнесом. Однією з таких умов є публічна форма договору, яка поєднує в одному документі як послуги перевезення, так і надання вагонів, а також положення про одностороннє внесення змін до договору УЗ та відсутність такого права у вантажовідправників.

Тобто, УЗ будучи монополістом на ринку вантажних перевезень в Україні, самостійно визначає такі істотні умови договору, як вартість вантажних перевезень; порядок проведення розрахунків; відшкодування витрат внаслідок затримання вагонів або у зв'язку з недотриманням строків перевезення вантажу; повернення вагонів; стягнення додаткової плати за подачу або забирання вагонів, тощо, які суб'єкти господарювання не вправі змінити, а зобов'язані прийняти, що досить суттєво впливає на

- 1) взаємовідносини між вантажовідправником (вантажоодержувачем) і УЗ;
- 2) ціноутворення продукції, оскільки в її вартість для кінцевого споживача включаються витрати, пов'язані з її доставкою.

Висновки та рекомендації

Проведена оцінка зміни умов плати за використання вагонів показала, що УЗ не вдасться зрівняти ціни на вантажні вагони з приватними операторами рухомого складу, так як після чергового підвищення ставок на вагони УЗ, приватні оператори й надалі піднімають ставки на свої вагони, що вже призвело до загальних втрат виробників від збільшення вартості послуг на залізничні перевезення й відчутно вдарило по позиціях українського бізнесу за кордоном, адже підвищення логістичної складової робить вітчизняну продукцію менш конкурентною на світових ринках. Тож, в цьому питанні, необхідно переглянути новий Порядок визначення плати за користування вагонами УЗ», визначивши оптимальні умови та вартість використання вагонів УЗ в залежності від кон'юнктури ринку та нормативного терміну використання вантажного вагона за видами, забезпечивши при цьому прогнозованість періодичності підняття вартості використання вантажних

вагонів, що підвищить ефективність використання парку вантажних вагонів УЗ та позитивно вплине на перевезення вантажів, так як нездатність УЗ наразі ефективно працювати в умовах ринку, буде призводити до фінансових втрат самої компанії та втрат позицій УЗ на ринку операторів вантажних вагонів.

Система округлень, яка застосовується, як для завантаженого вагону, так і для порожнього, автоматично добавляє ще одну добу на порожній пробіг збільшуючи при цьому вартість перевезення для вантажовідправників, тоді як для УЗ, з одного боку, це збільшення надходжень за рахунок відсутності прогалин в використанні вагонів, а з іншого – втрата клієнтів, які нададуть перевагу приватному парку або ж альтернативним видам перевезень. Тож, при використанні системи округлень кількості днів при розрахунку оплачуваного терміну використання вагонів доцільно, насамперед, опиратися на математичне правило округлення, а не проводити довільне округлення в бік збільшення, що дозволить УЗ уникнути нарікань з боку вантажовідправників, їх переходу на інші види перевезень, а, відповідно, забезпечить збереження частки УЗ на ринку вантажних перевезень України.

В рамках проведення дерегуляції вагонної складової, стартували перші аукціони з продажу послуг з використання вантажних вагонів УЗ, що відбулися на електронному майданчику системи ProZorro. Крім того, практика показала, що чимало вантажовідправників в Україні готові платити за використання вагонів вищу ціну в пікові періоди перевезень врожаю, за умов відсутності власного парку, вищої вартості приватних вагонів на ринку або за умов їх дефіциту на ринку. Це дозволило визначити справедливую ринкову вартість використання рухомого складу УЗ, через відкриті торги між учасниками ринку вантажоперевезень та знизити корупційні ризики при наданні клієнтам рухомого складу УЗ.

Запропонований УЗ продаж послуг з використання вагонів за методом покрокового зниження ціни – «Голландський аукціон», дозволив продавати лоти набагато швидше, за рахунок можливості зниження ціни. Тому, наразі, в умовах профіциту вагонів-зерновозів на ринку залізничних

перевезень, особливо в період міжсезоння, УЗ зможе продавати лоти на вагони власного парку саме через Голландські аукціони.

Перевагами для визначення кінцевого розміру тарифу на вантажні вагони став альтернативний варіант електронного торгового майданчику для вантажних перевезень – біржа вагонів Railtex, яка має ряд переваг для вантажовідправників, операторів або власників вагонів та експедиторів.

УЗ і надалі потрібно використовувати альтернативні механізми встановлення тарифів на використання вантажних вагонів (аукціони, запровадження альтернативних варіантів електронних торгових майданчиків), враховуючи міжнародний досвід, з метою оперативного реагування на сезонні коливання ринку та падіння попиту на власні вагони, у зв'язку зі збільшенням пропозицій від власників приватного парку вагонів та їхньою гнучкістю до ціноутворення, що матиме позитивний вплив на підвищення конкуренції на ринку операторів вантажних вагонів та формування ринкової ціни на використання рухомого складу УЗ.

Запроваджена УЗ технологія перевезення вантажів маршрутними поїздами для великого бізнесу є 1) більш ефективним способом їх переміщення і тому немає прив'язки до конкретного роду вантажу; 2) має узгоджені скорочені терміни доставки, що дозволяє клієнтам УЗ завчасно планувати оборот вантажу і швидкість перевезень; 3) є необхідною передумовою для збільшення вантажообігу УЗ, але має ряд недоліків для дрібних перевізників.

Враховуючи це, вважаємо за необхідне УЗ і надалі використовувати маршрутизацію для перевезення вантажів, особливо враховуючи обмеженість її тягових ресурсів. Це дасть можливість більшою мірою задовольнити потреби національної економіки в перевезенні більших обсягів вантажів, забезпечить оптимальні умови перевезення вантажовласникам, сприятиме покращенню показників ефективності використання рухомого складу та оптимізації операційних процесів, забезпечить економію експлуатаційних витрат та, в кінцевому підсумку, позитивно вплине на доходи всіх учасників процесу перевезень. Важливо, щоб УЗ, поряд з відправленням вантажів

маршрутними поїздами, надавала послуги з повагонних відправлень для дрібних вантажовідправників, що сприятиме уникненню конфлікту інтересів й створить рівні умови для всіх учасників ринку залізничних вантажоперевезень.

Регуляторним рішенням щодо здійснення перевезень на довгостроковій основі для зерновозів та напіввагонів визначалося введення нових умов щодо надання цих вагонів у користування. Так, договір передбачав побудову довгострокових партнерських відносин на засадах фіксованої ціни; гарантував поставку вагонів на весь період співпраці; здешевлення послуги перевезення залежно від строку дії контракту; надання пріоритету перевезенням, які здійснюються у вагонах на умовах довгострокової оренди; допуск до участі замовників, які протягом аналогічного періоду попереднього року здійснювали середньомісячне навантаження вагонів у кількості, не меншій, ніж зазначається у замовленні.

Оскільки договір довгострокової оренди складався виходячи з очікування дефіциту напіввагонів та зерновозів, а не їх профіциту, то УЗ, для того, щоб і надалі використовувати цей інструмент, необхідно розробити нову редакцію договору довгострокової оренди або ж внести значні корективи в наявний. Зокрема, передбачити встановлення ставки на використання вагонів, відповідно до середньострокового прогнозу кон'юнктури ринку, який відображає можливі варіанти змін та умови, що впливають на зміну ставок використання вагонів, а також передбачити можливість використання вагонів на довгостроковій основі не лише великим вантажовідправникам, а й середнім та дрібним.

Введення електронного документообігу надало можливість встановлювати та змінювати відносини між УЗ та вантажовідправниками в позитивному напрямку. Проте, поряд з цим, УЗ, в новому Договорі з організації перевезення вантажів, зберегла за собою 1) право застосовувати у формулі для визначення розміру плати за використання власних вагонів у процесі перевезення вантажів коефіцієнт Т_{дод} та округлення неповних діб до повних при розрахунку оплачуваного часу використання

власних вагонів, а також 2) можливість самостійно визначати такі істотні умови договору, як вартість вантажних перевезень; порядок проведення розрахунків; відшкодування витрат внаслідок затримання вагонів або у зв'язку з недотриманням термінів перевезення вантажу; повернення вагонів; стягнення додаткової плати за подачу або забирання вагонів та ін., які суб'єкти господарювання не вправі змінити, а зобов'язані прийняти, що досить суттєво впливає на взаємовідносини між вантажовідправником і УЗ, а також ціноутворення продукції, оскільки в її вартість для кінцевого споживача включаються витрати, пов'язані з її доставкою.

Вважаємо за необхідне внести зміни в новий Договір з організації перевезення вантажів, зокрема, предметом Договору визначити організацію та здійснення перевезення вантажів, а також інших послуг, безпосередньо пов'язаних з організацією перевезення вантажів й проведення розрахунків за ці послуги, тоді як надання вантажного вагону для перевезення визначити предметом іншого Договору з надання вантажних вагонів у користування, з можливим майбутнім делегуванням цих функцій створеній дочірній компанії UZ Cargo Wagon, яка стане державним оператором вантажних вагонів. Таке розділення на два договори, сприятиме уникненню ряду непорозумінь й дотриманню балансу інтересів сторін в процесі перевезення вантажів, враховуючи той факт, що зміни до Договору, які періодично вносить УЗ, стосуються найчастіше саме плати за використання вагонами.

Треба зазначити, що регуляторні рішення щодо тарифів на вантажні залізничні

перевезення мають великий вплив на вантажовідправників, що 1) віддають все частіше перевагу іншим видам транспорту, підтвердженням чого є збільшення обсягів перевезення вантажів автотранспортом у 2018 р., яке пов'язане, перш за все, зі зростанням вартості перевезення зерна залізничним транспортом і обмеженнями у відправленнях зерна через закриття малодіяльних станцій; 2) призводить до збільшення витрат вантажовідправників через підвищення тарифів на перевезення, а також збільшення вартості послуг з користування вагонами УЗ, що автоматично збільшує вартість користування вагонами приватного парку; 3) має наслідком втрату зовнішніх ринків бізнесом через неможливість своєчасного виконання своїх зобов'язань у зв'язку з затримками в процесі перевезень, яке суттєво знижує доходи як підприємств, так і держави в цілому.

Крім того, підвищення тарифів на перевезення не призведе до такого ж збільшення коштів та надходжень до бюджету. Це пов'язано з тим, що найбільш значну частину доходів УЗ складають доходи від вантажних перевезень, які надходять від гірничо-металургійних комбінатів, шахт та інших великих промислових підприємств, для яких немає альтернатив у виборі перевізника, оскільки їх продукція не може перевозитись іншими видами транспорту, крім залізничного. Проте, підвищення тарифів на перевезення збільшить видатки вантажоутворюючих галузей, які користуються послугами УЗ, що відповідно зменшить бюджетні надходження, а частина коштів може перейти у конкурентні сектори, де тариф виявиться меншим.

STASIUK O.^{1*}, CHMYROVA L.², FEDIAI N.³

^{1*}PhD in Economics, Senior Researcher, State Organization "Institute of the Economy and Forecasting of the National Academy of Sciences of Ukraine", e-mail: stasyuk_o_m@ukr.net, ORCID: 0000-0002-4701-5598

² Researcher, State Organization "Institute of the Economy and Forecasting of the National Academy of Sciences of Ukraine", e-mail: potapenko_lora@ukr.net, ORCID: 0000-0003-1811-2409

³ Junior Researcher, State Organization "Institute of the Economy and Forecasting of the National Academy of Sciences of Ukraine", e-mail: chaicyan@ukr.net, ORCID: 0000-0002-6529-1078

ASSESSING REGULATORY DECISIONS IN FORCE TAKEN BY UKRZALIZNYTSIA (UKRAINIAN RAILWAYS) JSC GOVERNING TARIFF POLICY REGARDING RAIL FREIGHT TRANSPORT

Objective. Complete the assessment of the most critical regulatory decisions of Ukrzaliznytsia JSC governing tariff policy regarding the rail freight transport management services to be rendered in particular those taken within the framework of railway car component deregulation policy. **Methodology.** The research used comparative analysis, systematization and structuring, generalization, economic-statistical methods. **Findings.** Assessment has been completed for the most critical regulatory decisions of Ukrzaliznytsia JSC governing tariff policy regarding rail freight transport taken within the framework of railway car component deregulation policy and having impact on economic operators, cargo owners first of all, and on Ukrzaliznytsia JSC itself which is an economic operator acting in public sector. **Applicability.** Each regulatory decision meets a recommendation which when taken into account would enable reaching a certain balance of interests in the rail freight transport between Ukrzaliznytsia JSC and the key shippers. All the recommendations are laid down in the Conclusions. The finding specified display traits of **significant novelty.**

Keywords: regulatory decisions, Ukrzaliznytsia JSC, tariff policy, freight transport, deregulation, railway car component, cargo owners

REFERENCES

1. Kolesnykova, N.M. (2007), *Teorija adaptivno-gharmonizacijnogho mekhanizmu cinoutvorennja na zaliznychnomu transporti* [Theory of adaptive-harmonization mechanism of pricing on railway transport], KUETT, Kyiv, Ukraine.
2. Makarenko, M., Ghokhman, I. and Rjabchun, T. (2011), "Methodological approaches to economic evaluation of freight transportation", *Ekonomist*, vol. 12, pp. 24–29, available at: http://nbuv.gov.ua/UJRN/econ_2011_12_6
3. Potapov, M., Mishhenko, M. and Chernova, N. (2019), "European experience of tariff formation in the freight sector of railway transport", *Naukovyj visnyk Odesjckogho nacionaljnogho ekonomichnogho universytetu: zb. nauk. prac.*, Odesa, vol. № 2(265), pp. 157–173.
4. Prodashhuk, S.M., Boghomazova, Gh.Je. and Purij, R.A. (2016), "A new concept of tariff policy for domestic rail freight", *Zbirnyk naukovykh pracj Ukrajinsjkogho derzhavnogho universytetu zaliznychnogho transportu*, vol. 164, pp. 161–169.
5. Rudakov, O.Gh. (2009), "Pricing in railway freight transportation of Ukraine: problems and directions of their solution", available at: https://ukr-socium.org.ua/wp-content/uploads/2009/04/77-83__no-2__vol-29__2009__UKR.pdf
6. Savycjka, T.M. (2016), "System of pricing principles in the conditions of railway transport reform", *Zbirnyk naukovykh pracj Dnipropetrovsjkogho nacionaljnogho universytetu zaliznychnogho transportu imeni akademika V. Lazarjana. Problemy ekonomiky transportu*, vol. 12., pp. 13-21, available at: http://nbuv.gov.ua/UJRN/znpdnuzt_pet_2016_12_4.
7. Porjadok vyznachennja platy za korystuvannja vlasnymy vagonamy pereviznyka AT «Ukrzaliznycja» (2018), available at: https://eu-trans.biz/img/news/p19-08-21u_2.pdf
8. Stavky platy za vykorystannja vlasnykh vagoniv pereviznyka PAT «Ukrzaliznycja» ta koeficijenty porozhnjogho probighu (2018), available at: <https://dp.uz.gov.ua/ukr/news/?id=3505>
9. Viljni taryfy (2018), available at: https://www.uz.gov.ua/cargo_transportation/dogtariffs/
10. Chas zmin. Jak zaliznycja perezhyla rik i chogho chekaty v nastupnomu (2018), available at: <https://drive.google.com/file/d/1G9EvtSoAkYL6LhfE48CKRq6lrznDulhF/view>
11. Pravyla obchyslennja terminiv dostavky vantazhiv (2000), available at: <https://www.qdpro.com.ua/document/8874>
12. Zastosuvannja pokaznyka Tdod v plati za vykorystannja vagonu pereviznyka PAT «Ukrzaliznycja» v procesi nadannja poslugh z perevezennja vantazhiv (2018), available at: https://www.uz.gov.ua/cargo_transportation/general_information/information_environment/478962/
13. Doghovir Ukrzaliznyci na vantazhni perevezennja potrebuje doopracjuvannja (2020), available at: <https://www.ukrinform.ua/rubric-economy/3046926-dogovir-ukrzaliznici-na-vantazni-perevezenna-potrebue-doopracuvanna-eba.html>
14. Vantazhni perevezennja (2020), available at: <http://uz-cargo.com/>
15. Ukrzaliznycja vrakhuvala rekomendaciji AMKU v novij redakciji doghovoru (2020), available at: <https://www.railinsider.com.ua/ukrzaliznyczya-vrahuvala-rekomendacziyi-amku-u-novij-redakcziyi-dogovoru/>
16. Doghovir (2018), available at: https://www.dto.com.ua/files/Vagoni_dogovir.pdf

17. Ukrzaliznycja zaprovadyla «ghollandsjki aukciony» dlja rozpodilu vagoniv (2018), available at: <https://railinsider.com.ua/ukrzaliznyczya-zaprovadyla-gollandski-aukcziomy-dlya-rozpodilennya-vagoniv/>
18. Persha ukrajinsjka birzha vagoniv «Railtex» (2021), available at: <https://promo.railtex.systems>
19. Novi metody roboty z vantazhovidpravnykamy dadutj zmozhu pidvyshhyty efektyvnistj perevezenj (2020), available at: https://www.uz.gov.ua/press_center/up_to_date_topic/513347/
20. Perevozki zerna zheleznoj dorogoy v 2019 g. Podvedem itogi (2019), available at: <https://latifundist.com/blog/read/2551-perevozki-zerna-zheleznoj-dorogoj-v-2019-g-podvedem-itogi>
21. Official site of the information service Promgruz (2020), available at: <https://event.promgruz.com/uairailways/2020/09/22/3-metody-taryfotvorennia-za-novjyi-tekhnologiyi-perevezen-vantazhiv-marshrutnymy-poizdamy/>
22. Ukrzaliznytsya otmenila malodeyatelnye stantsii (2020), available at: <https://latifundist.com/novosti/51804-ukrzaliznytsya-otmenila-perechen-malodeyatelnyh-stantsij>
23. Marshrutni perevezennja ne vplyvajutj na stroky dostavky (2020), available at: <https://www.ukrinform.ua/rubric-economy/3037049-marsrutni-perevezenna-vantaziv-ne-vplivaut-na-stroki-dostavki-ukrzaliznica.html>
24. Chym zhyla zaliznycja u 2020 roci: TOP-5 podij (2020), available at: <https://www.railinsider.com.ua/top-5-podij-roku-za-versiyeyu-rail-insider/>
25. Doghovir pro nadannja poslugh z orghanizaciji perevezennja vantazhiv zaliznychnym transportom (2020), available at: https://www.uz.gov.ua/cargo_transportation/general_information/contracts_of_carriage/
26. Akcionernym tovarystvom «Ukrajinsjka zaliznycja» vrakhovano rekomendaciji Antymonopoljnogho komitetu Ukrainy ta biznes-spiljnoty shhodo novoji redakciji doghovoru pro nadannja poslugh z orghanizaciji perevezennja vantazhiv zaliznychnym transportom (2020), available at: https://www.uz.gov.ua/cargo_transportation/general_information/information_environment/521152/
27. Stasiuk, O.M. (2020), “Development of the market of freight car operators of Ukraine”, «Review of transport economics and management», vol. 4. pp. 98–114.

Стаття надійшла до редакції: 31.05.2021

Received: 2021.05.31