



УДК 332

STUDY OF THE CURRENT STATE OF RAIL TRANSPORT BY TARIFF CLASSES

ДОСЛІДЖЕННЯ СУЧАСНОГО СТАНУ ЗАЛІЗНИЧНИХ ПЕРЕВЕЗЕНЬ ЗА ТАРИФНИМИ КЛАСАМИ

Bormotova M.V./Бормотова М.В.*c.t.s. as, prof./ к.е.н., доц*

ORCID:0000-0002-5908-9922

Mashoshyna T.V./Машошина Т.В.*c.t.s. as, prof./ к.е.н., доц*

ORCID:0000-0002-0320-3159

Troinikova O.M./Тройнікова О.М.*c.t.s. as, prof./ к.е.н., доц*

ORCID: 0000-0001-9599-5204

*Ukrainian State University of Railway Transport, Kharkiv, Feuerbacha 7, 65001**Український державний університет залізничного транспорту Харків, Феєрбаха 7, 65001*

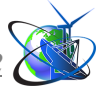
Анотація. У статті досліджено сучасний стан залізничних перевезень за тарифними класами. Проведено аналіз структури перевезень та її динаміки протягом останніх років. Визначена питома вага вантажів за тарифними класами у структурі загального обсягу вантажних перевезень. Проаналізовано динаміку існуючого тарифного дисбалансу та його вплив на галузі в умовах підвищення залізничних тарифів.

Ключові слова: структура залізничних перевезень, номенклатура залізничних вантажних перевезень, тарифні класи.

Вступ. Залізничний транспорт в загальному транспортному потенціалі відіграє вирішальну роль, забезпечуючи логістичні процеси в країні. В сучасних складних умовах знищення логістичних схем та маршрутів, блокади портів, залізничний транспорт став найбільш затребуваним видом транспорту.

Дослідженню залізничних вантажних перевезень присвячено праці В. Габи, І. Карп, О. Соларьова О. Стрелка, О. Трубей, Н. Шраменко та інш. Сучасні тенденції розвитку залізничного транспорту в умовах цифровізації досліджено у працях О. Б. Мних, З. П. Двудіт, Г. В. Обруч, О. Г. Кірдіної, зокрема, у контексті впливу цифровізації на функціонування ринку залізничних перевезень.

Дослідження різних аспектів тарифного регулювання вантажних залізничних перевезень знайшли відображення в працях Галушко О.І., Кострюкова С.В., Бараша Ю.С., Савицької Т.М., Іванова С.В., Потапова М.А., Міщенко М.І., Чернової Н.С., Рудакова О.Г. та інших вчених.



Метою роботи є дослідження сучасного стану вантажних перевезень залізничним транспортом з урахуванням тарифного класу вантажу.

Основний текст. Особливістю українського залізничного транспорту є те, що вартість перевезення неоднакова для всіх вантажів. Тарифи на перевезення класифікуються з дев'яностих років. Такий розподіл відбувся на основі наказу в 1997 році задля субсидування при перевезенні товарів з меншою доданою вартістю та підтримки конкурентоздатності українських підприємств. На той час це було доцільним, тому що ціни на сировину на світовому ринку були низькими. Але у 2000-х роках попит на вантажі, що відносяться до першого тарифного класу (сировина, руда) збільшився та зростав до 2011 року, потім відбулося поступе зниження, але не до початкового рівня. У 2021 році ціни на вантажі першого класу знов пішли вгору в зв'язку з початком після пандемічного підйому економіки [1], [2]. В результаті, необхідність в створенні класифікації вантажів за тарифною ознакою втратила актуальність.

У 2021 році різниця коефіцієнтів між першим та другим тарифними класами становила 30%, з початку 2022 року – 20,7%, але повного вирівнювання так і не відбулося [3],[4]. На сьогоднішній день дисбаланс залишається, що призводить до того, що зерно (другий клас) перевозиться за високим тарифом, аграрії потерпають від збитків, а вантажовласники сировини мають високі прибутки, тому що тарифи на перевезення першого класу нижче.

Динаміку перевезення обсягу вантажів в млн т за період 2016-2022 років наведено на рисунку 1. Слід відмітити тенденцію щодо зниження обсягів перевезень, починаючи з 2017 року.

За роки повномасштабного вторгнення, особливо в 2022 році, завданням залізниці були стратегічні перевезення. В подальшому обсяг перевезень вантажів поступово зростав. Загальний обсяг перевезень залізничним транспортом за дев'ять місяців 2024 року є найбільшим в порівнянні з такими ж періодами 2022 та 2023 років. Так, за січень-вересень 2024 року залізницею було перевезено 131,88 млн тон, що на 24,88 млн тон або на 23,3% більше ніж в аналогічному періоді 2023 року [5,6].

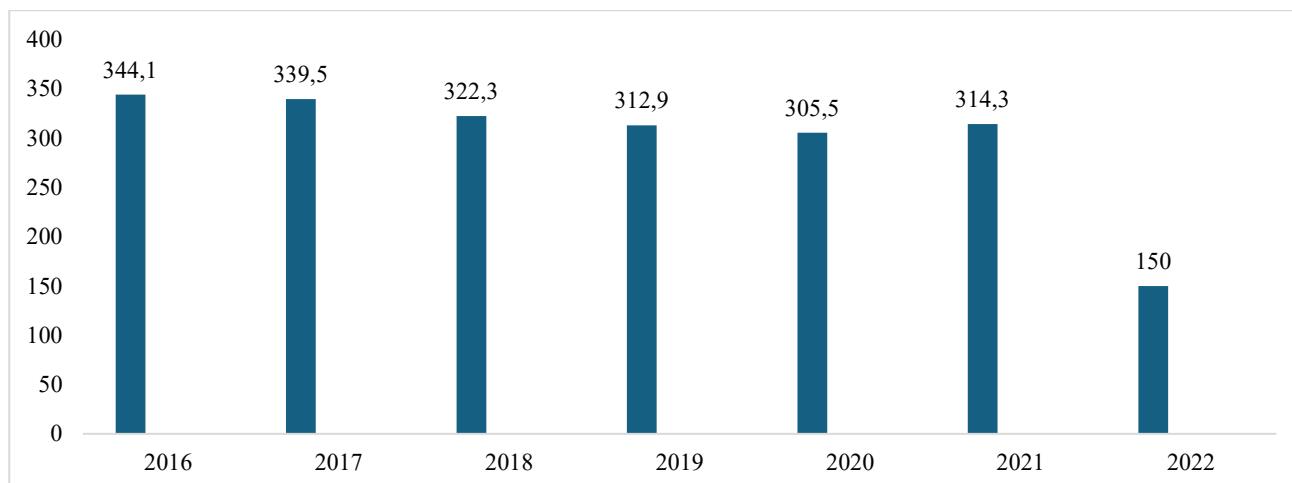


Рисунок 1 - Динаміка перевезення обсягу вантажів, млн т

Існуючи тарифи залізничного транспорту на вантажні перевезення, мають двоставочний підхід побудови і включають ставку за початково-кінцеву операції та рухому складову. Тариф коректується коефіцієнтом, що залежить від конкретних умов, які формують клас вантажу (типу вагона, відстані, особливості вантажу, тощо). До першого класу належать руда, вугілля, добрива, цемент; до другого зерно, цукор, ліс, кокс, нафта; до третього нафтопродукти, машини та метали; позакласові вантажі (щебінь, пісок, сіль) [4].

Наразі найменші коефіцієнти застосовуються до вантажів першого класу, в наслідок чого їх транспортування для вантажовласників є найбільш вигідним тоді як залізниця навіть не покриває витрат за здійснення таких перевезень.

Представимо динаміку залізничних перевезень вантажів різних класів за період 2016-2021 роки в таблиці 1.

Таблиця 1 - Динаміка залізничних перевезень вантажів, млн т складено за [7]

Назва вантажу	Роки					
	2016	2017	2018	2019	2020	2021
всього	344,1	339,5	322,3	312,9	305,5	314,3
кам'яного вугілля	57,2	43,9	42,7	40,0	48,6	50,2
коксу	7,1	5,0	4,9	4,3	4,6	5,0
нафти і нафтопродуктів	3,3	3,8	3,5	3,3	11,5	12,4
руди залізної і марганцевої	69,2	64,9	66,5	68,3	79,9	77,6
чорних металів	25,2	20,8	20,1	19,1	20,5	21,7
брухту чорних металів	2,7	3,1	3,0	2,4	2,0	2,2
лісових вантажів	4,2	2,8	2,4	1,0	1,4	1,5
хімічних і мінеральних добрив	4,1	3,5	3,4	4,4	8,7	10,7
зерна і продуктів перемелу	31,9	35,7	32,9	39,8	35,2	33,6
цементу	5,9	5,9	5,7	5,4	5,7	6,4
будівельних матеріалів	35,4	41,2	35,9	29,1	60,4	65,7
інших вантажів	46,2	46,7	46,6	45,5	27,2	27,3



Як свідчать дані таблиці протягом періоду, що аналізується, номенклатура вантажів та їх питома вага в загальному обсязі не зазнала значних змін. Найбільший обсяг перевезень припадає на залізну та марганцеву руду, кам'яне вугілля, зерно, мінбудматеріали, тобто на вантажі першого та другого класів. Згрупувавши вантажі за класами маємо стабільний дисбаланс між першим та другим. На рисунку 2 наведемо різницю в обсягах перевезень за 1 та 2 класами вантажів.

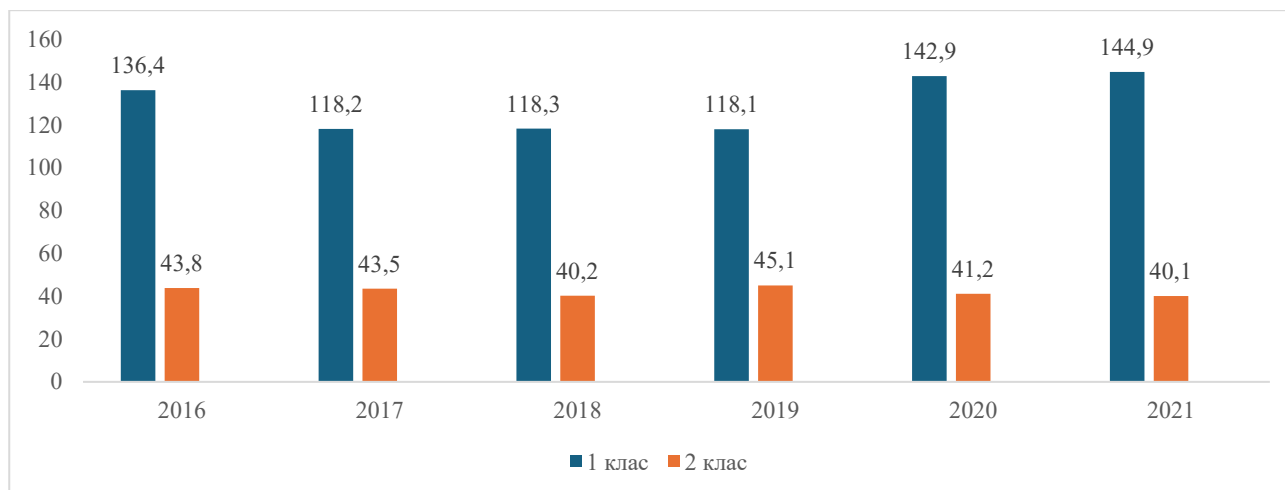


Рисунок 2 – Динаміка перевезення за першим та другим класами обсягу вантажів, млн т [на основі таблиці 1]

Структура перевезень вантажів за 2023-2024 роки представлена на рисунках 3,4.

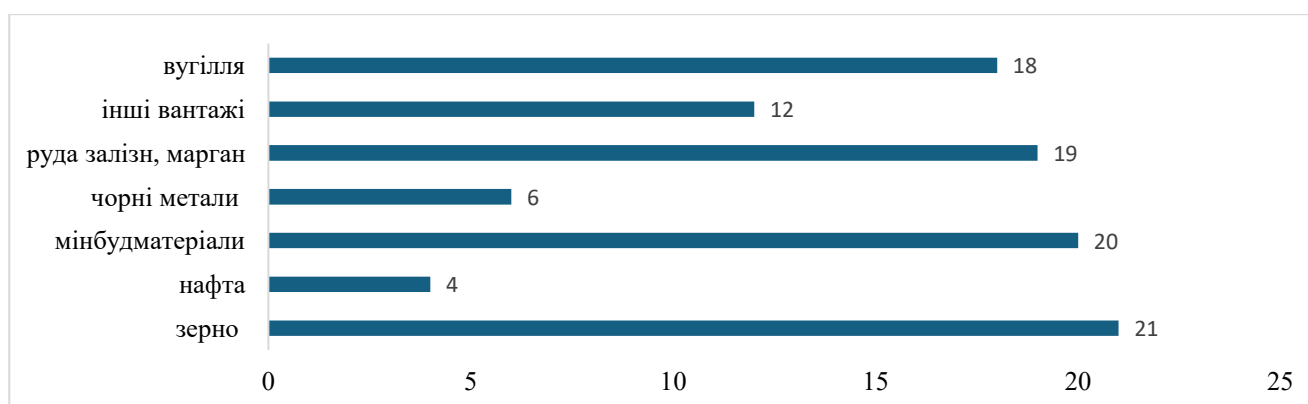


Рисунок 3 – Структура залізничних перевезень вантажів за 2023 рік, % [2,3,4,5]

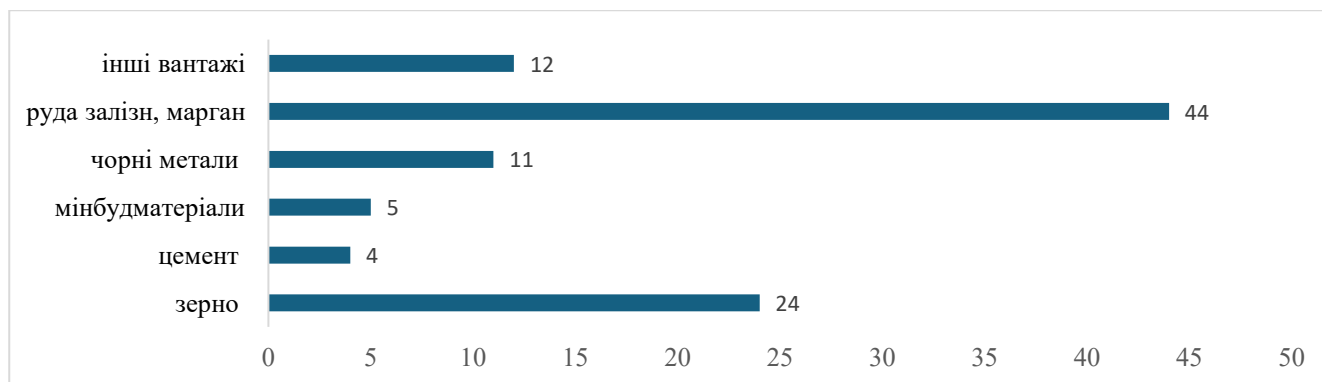


Рисунок 4 – Структура залізничних перевезень вантажів за 9 місяців 2024 року, % [2,3,4,5]

Дані наведені на рисунку 4 свідчать про збільшення перевезень вантажу першого класу, а саме руди залізної та марганцевої, тоді як вантаж другого класу (зерно) залишається майже на тому ж рівні. На протязі останніх двох років на прохання ревізників переглядалися тарифні коефіцієнти перевезення вантажів, але дисбаланс залишається (рисунок 5).

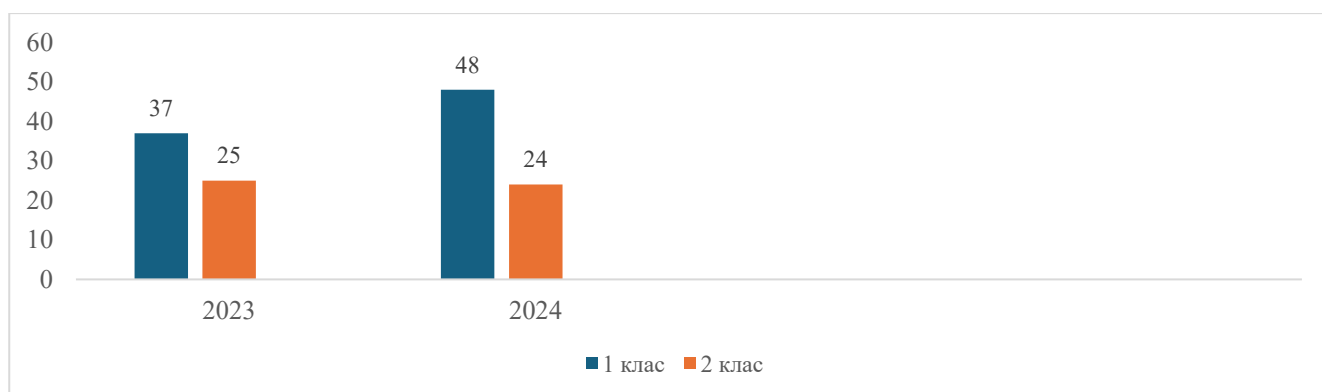


Рисунок 5 – Динаміка перевезення за першим та другим класами обсягу вантажів, % [2,3,4,5]

Крім дисбалансу цін між тарифними класами відбулося загальне збільшення тарифів на залізничні перевезення, що особливо вплинуло на зернові вантажі, тобто вантажі другого тарифного класу. Це призвело до збільшення обсягів перевезень автомобільним транспортом. Напередодні повномасштабного вторгнення їхня частка і так поступово зростала, а останнім часом стрімко зросла, що у підсумку сформувало додаткові проблемні місця у логістиці



перевезення зернових (другий клас) [8].

Висновки.

Дослідження сучасного стану залізничних вантажних перевезень за тарифними класами надало можливість сформулювати наступні висновки:

- ✓ існуючий розподіл тарифів є застарілим та не актуальним;
- ✓ процес ліквідації дисбалансу між тарифними класами відбувається повільно;
- ✓ підвищення тарифів залізничних перевезень яке очікується має відбуватися з урахуванням зближення тарифів між різними класами вантажу.

В цілому підвищення тарифів має негативний вплив на обсяги перевезень вантажів від інших галузей, що ще більше може збільшити обсяг вантажних перевезень автомобільним транспортом.

Література:

1 Про встановлення тарифних класів вантажів та визначення переліку додаткових послуг, що вносяться до вантажних тарифів
URL:<https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/z0340-97/card4#History>

2 Укрзалізниця не підвищуватиме тарифи на перевезення у 2023 році. URL:
<https://agropolit.com/news/24945-ukrzaliznitsya-ne-pidvischuvatime-tarifi-na-perevezennya-u-2023-rotsi> (Дата звернення 21.02.2025)

3 Стасюк О. М. Тарифне регулювання ринку вантажних залізничних перевезень України. *Ефективна економіка*. 2021. № 10. URL:
<http://www.economy.nayka.com.ua/?op=1&z=9437> (дата звернення: 21.02.2025).

4 "Укрзалізниця" підвищила тарифи для бізнесу на 70%. Але це ще не кінець. URL:
<https://epravda.com.ua/publications/2022/07/14/689157/> (дата звернення: 21.02.2025).

5 Укрзалізниця за 9 місяців збільшила обсяг вантажоперевезень на 23%
URL:<https://www.ukrinform.ua/rubric-economy/3914732-ukrzaliznica-za-9-misaciv-zbilsila-obsag-vantazoperevezenn-na-23.html> (Дата звернення 21.02.2025)



6. https://www.ukrstat.gov.ua/operativ/operativ2021/tr/pv_zal/arh_pv_zal2021_u.html

7 https://ukrstat.gov.ua/operativ/operativ2022/tr/pv_zal/arh_pv_zal2022_u.html)

8 Як вплинула війна на перевезення українською залізницею
URL: <https://ua.sudohodstvo.org/yak-vplynula-vijna-na-perevezennya-ukrayinskoyu-zaliznyczeyu/> (Дата звернення 21.02.2025)

9 Бормотова М.В., Машошина Т.В., Тройнікова О.М. Дослідження сучасного стану залізничних вантажних перевезень *Економіка, фінанси, право.* - Київ. 2024 №2 С.93-97.

10 Наказ Міністерства інфраструктури України від 29 жовтня 2021 року № 586 «Про внесення зміни до Коефіцієнтів, що застосовуються до тарифів Збірника тарифів на перевезення вантажів залізничним транспортом у межах України та пов'язані з ними послуги».

11 Стратегія АТ «Укрзалізниця» на 2019–2023 роки
<https://railexpoua.com/wp-content/uploads/2019/06/%D0%A1%D1%82%D1%80%D0%B0%D1%82%D0%B5%D0%B3%D1%96%D1%8F-%D0%A3%D0%97-2019-23%D1%80%D1%80.pdf>

Referens

1 About establishing cargo tariff classes and determining the list of additional services included in cargo tariffs. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/z0340-97/card4#History>

2 Ukrzaliznytsia will not increase transportation tariffs in 2023. URL: <https://agropolit.com/news/24945-ukrzaliznitsya-ne-pidvischuvatime-tarifi-na-perevezennya-u-2023-rotsi> (Data zvernennia 21.02.2025)

3 Tariff regulation of the freight rail transportation market of Ukraine O.M. Stasiuk State institution "Institute of Economics and Forecasting of the National Academy of Sciences of Ukraine" <http://www.economy.nayka.com.ua/?op=1&z=9437> (Data zvernennia 21.02.25)

4 "Ukrzaliznytsia" increased tariffs for business by 70%. But this is not the end. URL: <https://epravda.com.ua/publications/2022/07/14/689157/> (Data zvernennia 21.02.25)

5 Ukrzaliznytsia increased the volume of freight traffic by 23% in 9 months. URL: <https://www.ukrinform.ua/rubric-economy/3914732-ukrzaliznica-za-9-misaciv-zbilsila-obsag-vantazoperevezennya-na-23.html> (Data zvernennia 21.02.25)

6. https://www.ukrstat.gov.ua/operativ/operativ2021/tr/pv_zal/arh_pv_zal2021_u.html

7 https://ukrstat.gov.ua/operativ/operativ2022/tr/pv_zal/arh_pv_zal2022_u.html)

8 How the war affected Ukrainian railway transportation URL: <https://ua.sudohodstvo.org/yak-vplynula-vijna-na-perevezennya-ukrayinskoyu-zaliznyczeyu/> (Data zvernennia 21.02.25)

9 Bormotova M.V., Mashoshyna T.V., Troinikova O.M. Research of the modern state of railway freight transportation *Economy, finance, law.* - Kyiv. 2024 Vol. C.93-97.

10 Order of the Ministry of Infrastructure of Ukraine dated October 29, 2021 No. 586 "On Amendments to the Coefficients Applied to the Tariffs of the Compendium of Tariffs for Freight



Transportation by Rail within Ukraine and Related Services."

11 Strategy of JSC "Ukrzaliznytsia" for 2019–2023 URL: <https://railexpoua.com/wp-content/uploads/2019/06/%D0%A1%D1%82%D1%80%D0%B0%D1%82%D0%B5%D0%B3%D1%96%D1%8F-%D0%A3%D0%97-2019-23%D1%80%D1%80.pdf>

The article examines the current state of rail transportation by tariff class. An analysis of the structure of transportation and its dynamics in recent years has been carried out. The specific weight of tariff cargoes by class in the structure of the total volume of cargo transportation is determined. The dynamics of the existing tariff imbalance and the impact of the increase in railway tariffs are analyzed.

Keywords: *structure of railway transportation, nomenclature of railway freight transportation, tariff classes.*