

УДК 342.951

DOI <https://doi.org/10.24144/2788-6018.2024.06.86>

ДЕРЖАВНА ПОЛІТИКА ЩОДО ТАРИФОУТВОРЕННЯ ВАНТАЖНИХ ЗАЛІЗНИЧНИХ ПЕРЕВЕЗЕНЬ

Воронятніков О.О.,*доктор юридичних наук,**професор кафедри публічного та міжнародного права**Київського національного економічного університету**імені Вадима Гетьмана*

ORCID: 0000-0002-3761-698X

e-mail: voronyatnikov@gmail.com

Воронятніков О.О. Державна політика щодо тарифоутворення вантажних залізничних перевезень.

У статті розглядається актуальна проблема державної політики щодо тарифоутворення вантажних залізничних перевезень в Україні, яка має суттєвий вплив на економічний розвиток країни та конкурентоспроможність вітчизняної промисловості. Поточний стан вантажних залізничних перевезень в Україні характеризується низкою проблем, серед яких – застаріла інфраструктура, недостатнє фінансування, а також питання тарифної політики. В умовах постійної економічної нестабільності важливим є баланс між потребами вантажовідправників, вимогами ринку та інтересами держави, що має регулювати тарифи таким чином, щоб забезпечити економічну доцільність і конкурентоспроможність залізничних перевезень.

Адміністративно-правове забезпечення тарифоутворення у сфері вантажних перевезень в Україні ґрунтується на нормативно-правових актах, що регулюють діяльність державних органів та суб'єктів господарювання в галузі транспорту. Центральне місце серед цих актів займає законодавство, яке визначає механізми регулювання тарифів та відповідальність за їх дотримання.

Вплив держави на регулювання тарифів у сфері вантажних залізничних перевезень є важливим інструментом для забезпечення стабільності ринку. Державні органи мають вплив на рівень тарифів через розробку та впровадження стратегій і політик, що сприяють розвитку цієї галузі, а також через визначення та коригування механізмів тарифоутворення, що дозволяє враховувати економічну ситуацію в країні. Встановлення адекватних тарифів забезпечує не лише прибутковість залізничних перевезень, але й справедливі умови для всіх учасників ринку. Крім того, ефективна державна політика в цій сфері дозволяє залучати інвестиції в інфраструктуру та покращувати конкурентоспромож-

ність українських товарів на міжнародних ринках.

Таким чином, питання державної політики в сфері тарифоутворення вантажних залізничних перевезень є надзвичайно важливим для сталого розвитку транспортного сектору та економіки країни в цілому. Стаття пропонує аналіз поточного стану цієї сфери, вивчає основні проблеми та тенденції, а також оцінює роль держави в оптимізації тарифної політики та її вплив на ефективність вантажоперевезень в Україні.

Ключові слова: державна політика, адміністративно-правове регулювання, адміністративно-правове забезпечення, тарифоутворення, вантажні залізничні перевезення.

Voronyatnikov O.O. State policy regarding tariff formation of freight railway transportation.

The article examines the current issue of state policy regarding freight railway tariff formation in Ukraine, which has a significant impact on the country's economic development and the competitiveness of domestic industry. The current state of freight railway transportation in Ukraine is characterized by a number of problems, including outdated infrastructure, insufficient funding, and tariff policy issues. In the context of ongoing economic instability, it is crucial to balance the needs of shippers, market requirements, and the interests of the state, which must regulate tariffs in a way that ensures the economic viability and competitiveness of railway transportation.

The administrative and legal framework for tariff formation in the field of freight transportation in Ukraine is based on regulatory legal acts that govern the activities of state bodies and economic entities in the transport sector. Central to these acts is legislation that defines the mechanisms for regulating tariffs and the responsibility for their compliance.

The state's influence on tariff regulation in the field of freight railway transportation is an

important tool for ensuring market stability. State bodies influence the level of tariffs through the development and implementation of strategies and policies that promote the growth of this sector, as well as through the definition and adjustment of tariff formation mechanisms, which allow for the consideration of the country's economic situation. The establishment of appropriate tariffs ensures not only the profitability of railway transportation but also fair conditions for all market participants. Furthermore, effective state policy in this area allows for attracting investment in infrastructure and improving the competitiveness of Ukrainian goods on international markets.

Thus, the issue of state policy in the field of freight railway tariff formation is extremely important for the sustainable development of the transport sector and the country's economy as a whole. The article provides an analysis of the current state of this sector, explores the main problems and trends, and assesses the role of the state in optimizing tariff policy and its impact on the effectiveness of freight transportation in Ukraine.

Key words: state policy, administrative and legal regulation, administrative and legal support, tariff formation, freight rail transportation.

Постановка проблеми. Затяжна економічна криза, зміни в розподілі ринків збуту, повномасштабна збройна агресія росії проти України та і загалом активні бойові дії на території нашої держави, постійне реформування залізничної галузі не сприяли суттєвим змінам в питаннях державного управління системою тарифного регулювання залізничних перевезень. Сучасні адміністративно-правові засади регулювання тарифів поділяють їх на ті, які регулюються державою, та на вільні тарифи щодо яких АТ «Укрзалізниця» самостійно встановлює вартість послуг.

Дослідження та формулювання поняття «державна політика щодо тарифоутворення вантажних залізничних перевезень» має вагоме теоретичне і практичне значення, дозволить виокремити його з-поміж інших напрямів державної політики та уникнути понятійної невизначеності.

Мета дослідження. Метою статті є дослідження поняття державна політика та конкретизація сутності державної політики у сфері тарифоутворення вантажних залізничних перевезень.

Стан опрацювання проблеми. Дослідження різних аспектів тарифного регулювання вантажних залізничних перевезень, переважно економічних, знайшли відображення в працях Бараша Ю., Галушко О., Кострюкова С., Іванова С., Міщенко М., Потапова М., Рудакова О., Савицької Т., Стасюк О., Чернової Н. та інших вче-

них. Проте, дослідженню юридичного аспекту даного питання присвячено недостатньо уваги.

Виклад основного матеріалу. Умовою забезпечення економічного зростання країни, окрім іншого, є ефективне функціонування всього транспортного комплексу, в якому залізничному транспорту належить провідна роль. За функціональними особливостями залізничний транспорт поділяється на вантажний та пасажирський. В контексті досліджуваної теми зосередимо свою увагу на функціонуванні вантажного залізничного транспорту, та перш за все визначимо сутність державної політики.

Загалом питанню дослідження поняття, характеристик та ознак державної політики присвячено досить багато праць науковців як в Україні, так і за її межами. Аналіз поняття «державна політика» сьогодні є досить дискусійним, так як все більше набуває саме практичного значення, що пов'язано з активними процесами реформування багатьох галузей в Україні.

На думку В. Тертичка державна політика – це відносно стабільна, організована й цілеспрямована діяльність/бездіяльність державних інституцій, здійснювана ними безпосередньо чи опосередковано щодо певної проблеми або сукупності проблем, яка впливає на життя суспільства [1]. Н. Камінська зазначає, що державна політика є важливим компонентом життєдіяльності суспільства, має велику кількість вимірів і характеристик, формує відповідну систему та механізми соціально орієнтованої публічної влади [2]. О. Дем'янчук поняття державна політика розуміє як наміри уряду вжити певних заходів загального характеру задля розв'язання певних значних державних завдань, тобто, для реалізації державної влади [3]. Також цікавою є думка В. Цветкова, який одним із перших здійснював аналіз державної політики в українській юридичній науці та стверджував, що вона є специфічною формою політико-управлінської діяльності держави, яка має свої закономірності, складну внутрішню структуру та відіграє важливу роль у формуванні та розвитку суспільних відносин [4].

О. Кучеренко, який зробив систематизацію різних підходів до розуміння державної політики вважає, що в сучасній суспільно-політичній думці переважають три головні концепції державної політики, а саме:

1) плюралістична (акцентує увагу на процесі формування та здійснення державної політики в сучасному демократичному суспільстві як мультирівневої конкуренції між впливовими суспільно-політичними групами та об'єднаннями);

2) суспільного вибору (розглядає соціально-політично орієнтованого індивіда як основного носія соціальної активності, а тому на здійснення державної політики значною мірою

впливають політичні та державні діячі вищих щаблів управління, що діють на основі вибору раціонального соціального інтересу);

3) детерміністська (становлення та функціонування державної політики визначаються економічними відносинами та відповідним способом виробництва).

Ці концепції, на думку О. Кучеренко, дають можливість визначення певної логіки виявлення необхідних умов для розробки концептуальних засад формування та здійснення державної політики в Україні [5].

У свою чергу, В. Романов, Т. Брус, О. Рудік, наводять своє бачення теоретичних моделей державної політики:

- субстантивна державна політика, яка безпосередньо розподіляє серед людей вигоди і витрати;

- процедурна державна політика, що містить законотворчу діяльність;

- розподільна державна політика, за допомогою якої розподіляються вигоди і витрати між цілими сегментами суспільства;

- регулятивна державна політика, відмінність її від розподільчої полягає в тому, що тут виникають обмеження щодо тих, кому будуть надані вигоди, а кому ні;

- саморегулятивна державна політика – це політика, в якій обмеження або навпаки надання послуг та вигод контролюються самими групами, що регулюються;

- перерозподільна державна політика включає заходи щодо перерозподілу ресурсів серед широких верств населення;

- матеріальна державна політика може надавати матеріальні ресурси або владу, а може і накладати додаткові витрати;

- символічна державна політика відноситься більшою мірою не до людей, а до загальнолюдських цінностей;

- державна політика щодо розподілу колективних (неподільних) благ не може передбачати надання цих благ тільки для однієї особи – їх отримують усі;

- державна політика щодо перерозподілу приватних благ спрямована на створення та перерозподіл благ і можуть бути придбані на ринку або надані урядом [6].

Цікавим також є аналіз та визначення поняття державної політики В. Андріяш, яка в результаті свого дослідження зробила висновок, що державна політика – це оптимальний синтез об'єктивних тенденцій суспільного розвитку і суб'єктивних суджень людей про власні інтереси в суспільстві. Державна політика дистанціюється від політики конкретних політичних сил, навіть тих які мають більшість у представницьких органах влади. По-перше, тому що необхідно, щоб державна політика представляла й інтереси

меншості, інакше будуть виникати труднощі при її реалізації. По-друге, державна політика повинна бути досить стійкою, стабільною, мати історичну перспективу. По-третє, державна політика повинна виступати, об'єднуючою силою, і бути спрямованою на позитивний розвиток суспільства. Державна політика є важливим компонентом життєдіяльності суспільства, маючи велику кількість вимірів і характеристик, вона формує відповідну систему та механізми соціально орієнтованого державного управління, тому що спрямована на поліпшення якості життя громадян та гарантування соціальної стабільності [7].

На рівні законодавчого закріплення поняття державна політика теж зустрічається в багатьох нормативно-правових актах. Наприклад, в Законі України «Про засади державної регіональної політики» зазначено, що державна регіональна політика – система цілей, заходів, засобів та узгоджених дій центральних і місцевих органів виконавчої влади, органів місцевого самоврядування та їх посадових осіб для забезпечення високого рівня якості життя людей на всій території України з урахуванням природних, історичних, екологічних, економічних, географічних, демографічних та інших особливостей регіонів, їх етнічної і культурної самобутності [8].

Крім того, в Указі Президента України «Про систему центральних органів виконавчої влади» також є непоодинокі згадки про «державну політику»: «Міністерство є головним (повідним) органом у системі центральних органів виконавчої влади в забезпеченні впровадження державної політики у визначеній сфері діяльності. Міністр як член Кабінету Міністрів України особисто відповідає за розроблення і реалізацію державної політики...»; «Державний комітет (державна служба) є центральним органом виконавчої влади, діяльність якого спрямовує і координує Прем'єр-міністр України або один із віце-прем'єр-міністрів чи міністрів. Державний комітет (державна служба) вносить пропозиції щодо формування державної політики відповідним членам Кабінету Міністрів України...»; «Для забезпечення реалізації державної політики в особливо важливих сферах діяльності та державного управління ними у складі окремих центральних органів виконавчої влади зі спеціальним статусом у межах коштів, передбачених на їх утримання, можуть бути утворені відповідні департаменти (служби)» тощо [9].

Підсумовуючи наведене вище можна зробити висновок, що державна політика – це практична діяльність державних органів, переважно органів виконавчої влади та публічного управління, спрямована на реалізацію конкретних завдань у відповідній сфері суспільних відносин.

Щодо вантажного залізничного транспорту то доцільно зазначити, що він є частиною виробничої

інфраструктури. Не виробляючи безпосередньо матеріальної продукції, він входить до галузі матеріального виробництва на рівні з видобувною, переробною промисловістю і сільським господарством. Жодна з основних галузей матеріального виробництва не здатна функціонувати без транспортного забезпечення. Логічно, що продукт тільки тоді готовий до споживання, коли він доставлений до споживача. Вантажний залізничний транспорт є важливою частиною функціонування сфери державного та приватного виробництва, оскільки він здійснює доставку сировини, паливно-енергетичних ресурсів, комплектуючих, устаткування тощо, а також доставляє готовий продукт до споживача. Таким чином, у процесі виробництва готової продукції вартість транспортування істотно впливає на її собівартість, та як наслідок на кінцеву ціну для споживачів.

Тарифи на перевезення вантажів залізничним транспортом є основою для визначення розміру плати за такі перевезення. Існує чіткий розподіл тарифів на державні регульовані тарифи та вільні тарифи. Тарифи, які формують державні органи, регулюються Збірником тарифів на перевезення вантажів залізничним транспортом у межах України та пов'язані з ними послуги та Коефіцієнтів, що застосовуються до Збірника тарифів на перевезення вантажів залізничним транспортом у межах України та пов'язані з ними послуги.

Державні регульовані тарифи встановлюються на:

внутрішні та міжнародні (експорт та імпорт) вантажні перевезення, що здійснюються на лініях широкої та європейської колій загальної мережі залізниць України;

охорону та супроводження вантажів, що підлягають обов'язковій охороні силами відомчої воєнізованої охорони на залізничному транспорті;

користування вагонами і контейнерами перевізника;

роботи і послуги, пов'язані з перевезенням вантажів, перелік яких наведено у відповідному розділі зазначеного Збірника тарифів.

Тарифи та збори за перевезення вантажів лініями, що будуються і відкриті для тимчасової експлуатації, затверджуються власником або центральним органом виконавчої влади з питань забезпечення реалізації державної регіональної політики у сфері будівництва, архітектури та містобудування [10].

Також, згідно з частиною першою статті 9 Закону України «Про залізничний транспорт» встановлення тарифів на перевезення вантажів залізничним транспортом у межах України здійснюється на підставі бюджетної, цінової та тарифної політики у порядку, що визначає Кабінет Міністрів України [11].

Разом з цим, з метою стабілізації фінансово-економічного стану підприємств залізничного транспорту загального користування і забезпечення прозорості державної тарифної політики, Кабінетом Міністрів України нормативно закріплено положення щодо проведення щорічної індексації тарифів на перевезення вантажів у межах України до початку нового фінансового року [12].

Висновки. Проаналізувавши національне законодавство, наукові роботи інших вчених, та провівши власні дослідження можна зробити такі висновки.

Станом на сьогодні залишається актуальною проблема непрозорості державного тарифного регулювання та не ефективність залізничних вантажних перевезень. Значний вплив на це мають високий рівень зносу залізничної інфраструктури (колії, рухомий склад, вагони, вантажні локомотиви тощо) та значне податкове навантаження на всіх етапах тарифоутворення.

Здійснюючи вагомий вплив на встановлення тарифів щодо вантажних залізничних перевезень можна стверджувати, що державні органи реалізують державну бюджетну, цінову та тарифну політику.

Державна політика щодо тарифоутворення вантажних залізничних перевезень – це практична діяльність державних органів в межах їх компетенції, визначеної відповідними нормативно-правовими актами, спрямована на формування державних регульованих тарифів щодо внутрішніх та міжнародних вантажних перевезень залізничним транспортом.

СПИСОК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ:

1. Тертичка В. Державна політика: аналіз та здійснення в Україні: *монографія*. К.: Основи, 2002. 750 с.
2. Камінська Н.В. Місцеве самоврядування: теоретико-історичний і порівняльно-правовий аналіз: *навчальний посібник*. К: КНТ, 2010. 232 с.
3. Дем'янчук О.П. «Державна політика» та «публічна політика»: варіант перехідного періоду. *Наукові записки. Національний університет «Києво-Могилянська академія»*. К., 2000. Т. 18: Політичні науки. С. 31–36.
4. Цветков В.В. Демократія. Управління. Бюрократія : *монографія*. Київ, Ін-т держави і права ім. В.М. Корецького НАН України, 2001. – 248 с.
5. Кучеренко О. Державна політика: аналіз сучасних політологічних концепцій. Актуальні проблеми реформування державного управління в Україні : *Мат. наук.-практ. конф.* К. : Вид-во УАДУ, 1997. С. 279–281.

6. Романов В.Є. Державна політика: аналіз та механізми її впровадження. Дніпропетр. : ДРІДУ НАДУ, 2003. 72 с.
7. Андріяш В.І. Державна політика: концептуальні аспекти визначення. *Державне управління: удосконалення та розвиток*. № 9, 2013. URL: <http://www.dy.nayka.com.ua/?op=1&z=626>.
8. Закон України від 05.02.2015 № 156-VIII «Про засади державної регіональної політики». URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/156-19#Text>.
9. Указ Президента України від 15.12.1999 № 1572/99 «Про систему центральних органів виконавчої влади». URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1572/99#Text>.
10. Наказ Міністерства транспорту та зв'язку України від 26.03.2009 № 317 «Про затвердження Збірника тарифів на перевезення вантажів залізничним транспортом у межах України та пов'язані з ними послуги та Коефіцієнтів, що застосовуються до Збірника тарифів на перевезення вантажів залізничним транспортом у межах України та пов'язані з ними послуги». URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/z0340-09#Text>.
11. Закон України від 04.07.1996 № 273/96-ВР «Про залізничний транспорт України» URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/273/96-%D0%B2%D1%80#Text>.
12. Постанова Кабінету Міністрів України від 16.12.2009 № 1392 «Про забезпечення прозорості державної тарифної політики щодо перевезення вантажів залізничним транспортом у межах України». URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1392-2009-%D0%BF#Text>.