



DOI: 10.58423/2786-6742/2024-5-56-68
УДК 631.1(71)

Наталя ГРЕЦЬКА

кандидат економічних наук,
науковий співробітник відділу Форм і методів господарювання в АПК,
Інститут економіки та прогнозування НАН України,
м. Київ, Україна
ORCID ID: 0000-0003-0911-1420

ОРГАНІЗАЦІЯ ТРАНСПОРТУВАННЯ ЗЕРНОВИХ КУЛЬТУР ЗАЛІЗНИЧНИМ ТРАНСПОРТОМ В КАНАДІ

Анотація. Канада є одним з найбільших світових виробників зернових культур, таких як пшениця, ячмінь, кукурудза та ін. Сільському господарству Канади належить 12% світового виробництва пшениці. Переважна більшість канадської пшениці вирощується на території трьох провінцій: Саскачеван, Альберта та Манітоба. Канадські прерії ідеально підходять для вирощування пшениці завдяки рівнинній місцевості, родючому ґрунту та тривалому сонячному вегетаційному періоду. Землі цих провінцій – території так званих великих прерій. Вони розташовуються в середні Північноамериканського континенту і не мають прямого виходу до океанічних портів. Фермери великих прерій повністю залежать від ефективної і злагодженої роботи залізниць. Вирощену пшеницю та інші зернові необхідно доставити в порти на тихоокеанському та атлантичному узбережжі. У 2022 р. канадські фермери засіяли більше 10 млн. га пшениці. Пшениця є однією з найкращих сільськогосподарських культур Канади. Вона вирощується на майже 50 тис. ферм по всій Канаді. Країна експортує пшеницю у більш ніж 70 країн світу. Загальний річний урожай пшениці в Канаді приблизно в сім разів перевищує внутрішнє споживання. Основним засобом транспортування зернових культур в Канаді є залізничний транспорт. Він є стратегічною галуззю економіки країни. Фермери доставляють зернові до зернових елеваторів, де вони зберігаються, сортуються та обробляються перед подальшим транспортуванням. Ключова роль у перевезенні зернових належить двом залізничним компаніям Canadian Pacific Railway і Canadian National Railway. Завдяки розвитку інфраструктури та технологій, залізниці забезпечують швидке і ефективне транспортування зернових з ферм до місць призначення. Залізничний транспорт відіграє важливу роль у експорті канадських зернових культур на світові ринки через морські порти на Атлантичному і Тихоокеанському узбережжі. Метою статті є дослідження процесу транспортування зернових культур залізничним транспортом в Канаді, а також вивчення особливостей державного регулювання цього процесу. У статті досліджено організацію логістики зернових культур залізничним транспортом в Канаді. Висвітлено історію надання субсидій урядом Канади з метою зниження вартості перевезення зернових залізничними компаніями. Проаналізовано законодавче поле Канади в царині регулювання транспортування зернових культур. Охарактеризовано механізм регулювання федеральним урядом Канади прибутків залізничних компаній від перевезення зернових культур. Запропоновано застосувати канадський досвід транспортування зернових культур у практиці державного регулювання діяльності АТ «Укрзалізниця».

Ключові слова: логістика, транспортування, зернові культури, залізниця, залізничні перевезення, регулювання, Канада, субсидія, ставка «Кроу рейт».

JEL Classification: L 92, Q 13.



Absztrakt. Kanada a világ egyik legnagyobb gabona-termelője, mint például a búza, árpa, kukorica stb. A kanadai mezőgazdaság a világ búzatermelésének 12%-át adja. A kanadai búza túlnyomó többségét három tartományban termesztik: Saskatchewan, Alberta és Manitoba. A kanadai prérik ideálisak búza termesztésére a lapos terep, a termékeny talaj és a hosszú napos tenyészidő miatt. E tartományok földjei az úgynevezett nagy prérik területei. Az észak-amerikai kontinens közepén található, és nincs közvetlen hozzáférésük az óceáni kikötőkhöz. A nagy prérin gazdálkodók teljes mértékben rá vannak utalva a vasút hatékony és összehangolt működésére. A termesztett búzát és egyéb gabonákat a Csendes-óceán és az Atlanti-óceán partvidékén található kikötőkbe kell szállítani. 2022-ben a kanadai gazdák több mint 10 millió hektár búzát ültettek el. A búza Kanada egyik legjobb növénye. Kanada-szerte közel 50 000 farmon termesztik. Az ország a világ több mint 70 országába exportál búzát. Kanada teljes éves búzatermése körülbelül hétszerese a hazai fogyasztásának. Kanadában a gabonanövények fő szállítási eszköze a vasúti szállítás. Az ország gazdaságának stratégiai ága. A gazdák a gabonát gabonafelvonókba szállítják, ahol tárolják, válogatják és feldolgozzák a további szállítás előtt. A gabonaszállításban két vasúttársaságé a kulcsszerep, a Canadian Pacific Railway és a Canadian National Railway. Az infrastruktúra és a technológia fejlődésének köszönhetően a vasút biztosítja a gabona gyors és hatékony szállítását a gazdaságokból a célállomásokra. A vasúti szállítás fontos szerepet játszik a kanadai gabonanövények világpiacra történő exportjában az Atlanti-óceán és a Csendes-óceán partjain található tengeri kikötőkön keresztül. A cikk célja, hogy tanulmányozza a gabonanövények vasúti szállításának folyamatát Kanadában, valamint e folyamat állami szabályozásának sajátosságait. A cikk a gabonanövények logisztikájának vasúti szállításal történő megszervezését vizsgálja Kanadában. Ismerteti a kanadai kormány által a vasúttársaságok gabonaszállítási költségeinek csökkentésére nyújtott támogatások történetét. A cikk elemzi a kanadai gabonaszállítás szabályozásával kapcsolatos jogszabályi területét elemzi. Jellemzi a vasúttársaságok gabonaszállításból származó nyereségének a kanadai szövetségi kormány általi szabályozási mechanizmusát. Javasoljuk, hogy a gabonanövények szállításával kapcsolatos kanadai tapasztalatokat alkalmazzák a "Ukrán állami vasúttársaság" állami szabályozásának gyakorlatában.

Kulcsszavak: logisztika, szállítás, gabonanövények, vasút, vasúti szállítás, szabályozás, Kanada, támogatás, Crow rate.

Abstract. Canada is one of the world's largest grain producers, such as wheat, barley, corn, etc. Canada agriculture owns 12% of world wheat production. The vast majority of Canadian wheat is grown in Saskatchewan, Alberta and Manitoba. Canadian prairies are ideal for growing wheat due to flat terrain, fertile soil and prolonged sunny vegetation period. The territories of these provinces are the territories of the so-called large prairies. They are located in the Middle North American continent and do not have a direct access to the oceanic ports. Farmers of large prairies depend entirely on the efficient and coordinated operation of the railways. Wheat grown by farmers and other grains must be delivered to ports on the Pacific and Atlantic coasts. Canadian farmers planted approximately 25 million acres of wheat in 2022. Wheat is one of Canada's best crops. It is grown on nearly 50,000 farms across Canada. Canada exports wheat to more than 70 countries. The total annual crop of wheat is about seven times the domestic consumption in Canada. The main means of transportation of grain crops in Canada is railway transport. It is a strategic branch of the country's economy. Farmers transport grain to grain elevators. They are stored, sorted and processed there before further transportation. The key role in grain transportation belongs to two railway companies Canadian Pacific Railway and Canadian National Railway. These companies play an important role in transporting grain from the Canadian prairies to ports in the east and west of the country. Railways ensure fast and efficient transportation of grain from farms to destinations, thanks to the development of infrastructure and technology. Rail transportation plays an important role in the export of Canadian grain crops to world markets through seaports on the Atlantic and Pacific coasts. The purpose of the article is to study the process of transportation of grain crops by rail transport in Canada, as well as to study the peculiarities of state regulation of this process. The author investigated the organization of the logistics of grain crops by rail transport in Canada in the article.



The history of providing subsidies to agricultural producers by the Canadian government in order to reduce the cost of grain transportation by railway companies is described. The legislative field of Canada in the field of grain transportation regulation is analyzed. The mechanism of regulation by the federal government of Canada of railway companies' profits from the transportation of grain crops is characterized. It is proposed to apply the Canadian experience of transportation of grain crops in the practice of state regulation of Joint-stock company «Ukrzaliznytsia».

Key words: logistics, transportation, grain crops, railway, rail transportation, regulation, Canada, subsidy, crow rate.

Постановка проблеми. У зв'язку з військовими діями, блокадою українських портів постала нагальна проблема перевезення великих обсягів зернових вантажів на експорт [1,2]. Частина припортових зернових терміналів пошкоджена. Російськими загарбниками знищено один з найбільших в країні припортових терміналів по зберіганню зернових культур – термінал у спеціалізованому порту «Ніка-тера» (м. Миколаїв, Миколаївська область) [3,4,5]. Сподіватись на ефективне розблокування українських морських портів найближчим часом не варто. Автомобільний транспорт самотужки невзможі забезпечити транспортування значних обсягів зернових культур на експорт. Унаслідок військової агресії РФ проти України експорт зернових культур через порти на півдні України практично припинився. Найближчим часом повноцінна робота портів навряд чи буде відновлена. Ключову роль у транспортуванні зернових відіграють залізничні перевезення. Одним з найбільш надійних і стабільних перевізників в країні залишається залізничний транспорт. Так, у січні 2023 р. АТ «Укрзалізниця» перевезла рекордний обсяг зернових вантажів 3,93 млн т. [6]. В той же час, Укрзалізниця з 1 лютого 2024 року підвищує ставку оренди зерновозів та вагонів для перевезення борошна. Нова ставка становитиме 1350 грн/добу (без ПДВ) проти 1250 грн/добу у грудні 2023 р. [7]. Витрати на логістику для українських виробників зростають.

Канада, як і Україна є одним з світових лідерів з виробництва зернових культур. Зокрема, пшениці. Тому, слід звернути увагу на вивчення досвіду цієї країни у вирішенні проблеми перевезення значних обсягів зернових культур залізничним транспортом. А також, на досвід державного регулювання роботи залізниць та формування їх тарифної політики в царині перевезення сільськогосподарської продукції.

Останнє століття було епохою значного прогресу у виробництві зерна сільськогосподарським сектором Канади. Переважна більшість вирощеного протягом року зерна експортується. Значна частина зернових вирощується в західній частині Канади. Ці землі є родючими, але не мають виходу до океанічного узбережжя. У зв'язку з чим, система обробки та транспортування зерна у Західній Канаді значною мірою залежить від залізничного транспорту, як засобу ефективного та рентабельного транспортування сільськогосподарської продукції до узбережжя. Оскільки швидка модернізація продовжує відбуватись як в секторі виробництва, так і в секторах обробки зерна, важливо, щоб



державна політика, яка регулює транспортування канадського зерна залізницею, продовжувала задовольняти всіх гравців ринку.

Аналіз останніх досліджень та публікацій. Організація залізничних перевезень зернових культур в Канаді вивчалась такими авторами, як Доан Д. [8], Паддок Б. [8], Дайер Дж. [8], Нолан Дж. [9], Скотхайм Дж. [9], Монтейро Дж. [10], Робертсон Г. [10], Брюїн Д. [11], Шмітц Т. [11], Нолан Дж. [11], Грей Р. [12], Нолан Дж. [12], Су К. [12], Піззі Л. [13], Петерсон С. [13].

В своїх статтях автори досліджують історію становлення урядової супсидії на перевезення зернових культур, зміни політики уряду Канади в регулюванні перевезення. Дослідники часто оцінюють вплив структурних змін у економіці західної Канади, яка відбулись після остаточного скасування супсидій на перевезення зернових культур. Наскільки такі зміни вплинули на рівень прибутків фермерів та на структуру посівних площ.

В Україні досвід Канади у регулюванні транспортування залізничних культур досліджений недостатньо.

Метою статті є дослідження особливостей державного регулювання процесу транспортування зернових культур залізничним транспортом в Канаді.

Виклад основного матеріалу дослідження. В Канаді зосереджено одні з найкращих в світі земельних угідь, придатних для вирощування високоякісних сортів пшениці. Більшість пшениці, вирощеної в Канаді, експортується. У 2022 р. понад 22 млн т канадської пшениці було експортовано в інші країни. Канадська пшениця експортується майже на всі континенти. У 2022 р. найбільше пшениці (близько 2,5 млн т.) Канада експортувала до США. Канада має кращий ґрунт для виробництва пшениці, ніж США. Друга країна за обсягами експорту канадської пшениці – Індонезія. У середньому Канада експортує до Індонезії понад 2 млн т. пшениці щороку протягом останніх трьох років. Індонезія відома вологими тропічними умовами, які ідеально підходять для вирощування рису, але не підходять для вирощування пшениці. Канада експортує до Бангладеш понад 1 млн. т. пшениці щорічно. З економікою, що розвивається, попит на продукти з пшениці в країні продовжує зростати. У Південній Америці, Перу імпортує найбільше канадської пшениці, в середньому понад 1,2 млн. т на рік. Між Перу та Канадою існують давні торговельні традиції щодо пшениці. Канада експортує пшеницю до Перу понад 40 років.

Канада експортує високоякісну пшеницю також ж до Італії. Експорт до Італії демонструє тенденцію до скорочення протягом багатьох років (через поштовх до збільшення виробництва пшениці в цій країні). Наразі, Канада експортує до Італії в середньому понад 700 тис т. пшениці щороку (протягом останніх трьох років). Канада є провідним експортером твердої пшениці у світі, яка є ідеальним сортом пшениці для приготування смачної пасты, якою славиться Італія.

Щорічно більше 50% загального врожаю канадських зернових культур експортується. Експорт пшениці в деякі роки сягає 70%. Причому 94% зернових переміщується на експорт саме залізницею.



Основні регіони виробництва пшениці розташовуються в провінціях Альберта, Саскачеван і Манітоба. Землі цих провінцій – регіони так званих «великих прерій». Провінції прерій (Альберта, Саскачеван і Манітоба) є найважливішими сільськогосподарськими регіонами Канади. Вони охоплюють площу приблизно 1,96 млн. км². Цій території притаманний значний діапазон коливання температур протягом року. Так температура може коливатись в діапазоні: нижче нуля взимку до приблизно 18⁰ С влітку. Опадів, як правило, мало. У більшості районів випадає 250–500 мм опадів на рік. Грунт глибокий і має високий вміст гумусу. У двох канадських провінціях Саскачеван і Альберта станом на грудень 2022 р. було розташовано відповідно 411 і 389 підприємств, які вирощували пшеницю. Таким чином, Саскачеван і Альберта на той час були двома провідними виробниками пшениці в країні. Площа посівів пшениці в Канаді перевищує 10 млн. га. (табл. 1). Виробництво в деякі маркетингові роки сягає 34-35 млн. т. Врожайність – коливається в межах від 3 до 3,6 т/га.

Таблиця 1.

Динаміка посівних площ, виробництва та врожайності пшениці в Канаді

Маркетинговий рік	Площа, 1000 га	Виробництво, 1000 т.	Врожайність, т/га
2013/2014	10,447	37,589	3,6
2014/2015	9,554	29,442	3,1
2015/2016	9,558	27,647	2,9
2016/2017	8,976	32,140	3,6
2017/2018	8,983	30,377	3,4
2018/2019	9,881	32,352	3,3
2019/2020	9,656	32,670	3,4
2020/2021	10,018	35,437	3,5
2021/2022	9,199	22,422	2,4
2022/2023	10,082	34,335	3,4
2023/2024	10,683	31,954	3,0

*Джерело: *International Production Assessment Division [14].*

Вирощені зернові, призначені на експорт, необхідно доставити в порти на Атлантичному та Тихоокеанському узбережжі. У зв'язку з великими відстанями – використання залізничного транспорту для транспортування зернових є безальтернативним.

Галузь залізничного транспорту – важливий елемент транспортної системи Канади. Найбільша частка у структурі перевезень належить вантажним перевезенням. Канадська національна залізниця (Canadian National Railway, далі – CNR) та Канадсько-Тихоокеанська залізниця (Canadian Pacific Railway, далі – CPR) – два домінуючих вантажних залізничних оператора в Канаді. Вони є залізницями класу I. Це означає, що доходи цих двох залізниць перевищили 250 млн. CAD \$ (C\$) за останні два роки [15,16]. Із загальних доходів канадської галузі залізничного транспорту на CNR припадає понад 50%. На долю CPR – приблизно 35%. Для Канади CNR та CPR є важливими ланками ланцюжка поставок для ключових торгових коридорів Канади. Транспортування зернових



здійснюється в основному цими двома приватними залізничними трансконтинентальними компаніями. У 2020/2021 рр. маркетинговому році (далі – МР) CNR та CPR спільно перевезли більше 52 млн. т. західного зерна, що на 9 % більше, ніж обсяг, перевезений у попередньому році. Цей обсяг є найвищим показником за всю історію спостережень.

Протяжність залізничної мережі у західній частині Канади становить близько 24 тис. км. Свої послуги для перевезення зерна пропонують також регіональні залізничні лінії малої протяжності, що підпадають під провінційну юрисдикцію – «short lines». Їм належить приблизно 4,3 тис. км колій.

Залізничні перевезення зерна у Канаді регулюються державою – Федеральним урядом Канади. Ще в 1897 р. було прийнято Угоду «Crow Nest Pass Agreement», відповідно до якої федеральний уряд надавав субсидії на перевезення зерна з прерій західних провінцій на експортні ринки. З 1941 р. діяла Програма сприяння перевезенню кормового зерна, за якою субсидувалося зберігання та транспортування кормового зерна з прерій у східні канадські провінції та до Британської Колумбії з метою стимулювання розвитку тваринництва.

Історія ставки «Crow Rate» (ставка «Вороняче гніздо») сягає 1890-х рр., коли старателі виявили багаті поклади руди, вугілля та неблагородних металів у регіоні Кутеней на півдні Британської Колумбії. Ці землі розташовуються на південному заході Канади, неподалік від канадсько-американського кордону. Американський уряд погрожував розширити свої залізниці в цьому районі, щоб вивезти корисні копалини. Канадська залізнична компанія – CPR запросила субсидії в Оттави (у федерального уряду) на будівництво залізниці через перевал Кроуснест в Британську Колумбію. Фермери в той же час просили федеральний уряд про субсидії, щоб зменшити свої витрати на транспортування. 6 вересня 1897 р. федеральний уряд прем'єр-міністра Лор'є підписав угоду про перевал «Вороняче гніздо». Вона надавала CPR 3,3 млн. CAD \$ плюс права на видобуток і реалізацію корисних копалини в регіоні Кутеней і дозвіл на будівництво тихоокеанської гілки залізниці через перевал Кроуснест з Альберти. Субсидія надавалась за умови, що залізниця погодиться назавжди знизити вантажні ставки на транспортування зернових культур та борошна в східному напрямку [17].

Угода переглядалася кілька разів, що призвело до компромісу у 1983 р., згідно з яким тарифи на фрахт залізничних вагонів можуть зрости, але ніколи не будуть перевищувати 10 % світової ціни на зерно. Таким чином уряд виплатив щонайменше 560 млн. CAD \$ у вигляді субсидій. Система була не зовсім досконалою. З тими самими вантажем вагони з зерном час від часу подорожували на схід, а потім на захід. Власники робили це для того, щоб отримати субсидію. Іншою перешкодою для продовження дії угоди «Crow Rate» було підписання Канадою договору ГАТТ¹, який, зокрема, передбачає

¹ГАТТ – Міжнародна угода, досягнута 30 жовтня 1947 між 23 державами у Женеві (Швейцарія), згідно з якою кожна з них погодилася забезпечити іншим рівний і недискримінаційний режим торгівлі, скорочувати ставки мита на основі багатосторонніх домовленостей, і з часом усунути імпорнтні квоти. У 1995 перейменовано на СОТ.



скорочення субсидій на транспортування сільськогосподарської продукції. «Crow Rate» було припинено CPR під час Першої світової війни та відновлено у 1922 р.

Після довгих років досліджень та опитувань громадської думки у 1993 р. система «Crow Rate» була остаточно припинена. Фермерам було надано одноразовий платіж у рамках програми «Western Grain Transition Payment». В наступні роки вартість транспортування зернових для канадських фермерів зросла щонайменше вдвічі. Удар був пом'якшений наступного року, коли ціни на пшеницю впали і з'явився стимул для посіву інших культур.

Транспортування зернових культур залізничним транспортом в Канаді регулюється рядом законодавчих актів та федеральних урядових органів. Основними законодавчими актами, які впливають на цю сферу, є такі:

Закон Канади «Про перевезення» («Canada Transportation Act»): цей закон встановлює загальний каркас для регулювання транспортування вантажів залізницею в Канаді. Він містить положення, що стосуються тарифів, доступу до мережі, відшкодування власникам землі та інші аспекти регулювання залізничного транспорту. Закон, також, започатковує створення Канадського транспортного агентства («Canadian Transportation Agency», СТА, далі – Агество), яке відповідає за вирішення суперечок і конфліктів у залізничному секторі.

Закон Канади «Про транспортування зернових» («Canada Grain Act»): цей закон регулює транспортування та зберігання зернових культур в Канаді. Він містить положення про стандарти зберігання та якості, а також регулює відносини між виробниками зерна, елеваторами та залізничними компаніями.

Закон Канади «Про регулювання транспортування зернових» («Canada Grain Regulations»): цей законодавчий акт встановлює більш докладні правила щодо зберігання, транспортування та якості зернових культур в Канаді. Він також містить норми щодо вимог до упаковки та маркування зернових культур.

Закон Канади «Про регулювання вартості (ціни) залізничних перевезень» («Railway Costing Regulations»): цей закон регулює процедури визначення тарифів для залізничних перевезень, включаючи тарифи для транспортування зернових культур. Він забезпечує прозорість і справедливість встановлення тарифів.

У зв'язку з зобов'язаннями у рамках Угоди СОТ (Світова організація торгівлі, далі – СОТ) з сільського господарства Канада скасувала транспортні субсидії на перевезення зерна з 1995 р. Водночас, відповідно до прийнятого у 1996 р. закону «Про перевезення» («Canada Transportation Act») посилюється регулювання тарифних ставок: були встановлені максимальні норми, які могли використовувати перевізники при транспортуванні зерна. У 2000 р. до цього закону були внесені зміни, що замінили регульовані граничні фрахтові ставки встановленням лімітів на доходи («Maximum Revenue Entitlement») залізничних компаній від перевезення зерна із західних провінцій.

Канадське транспортне агентство (Canadian Transportation Agency, СТА, далі – Агество) відіграє ключову роль у вирішенні суперечок та нагляді за



дотриманням законодавчих актів, пов'язаних із залізничним транспортом, включаючи транспортування зернових культур. Воно надає механізми для вирішення тарифних суперечок, доступ до залізничної мережі та інших питань, пов'язаних в т. ч. з транспортуванням зернових культур. Загальне законодавче регулювання спрямоване на забезпечення ефективного та справедливого транспортування зернових культур в Канаді та на захисті прав виробників та інших учасників цього сектору.

Щорічно Агентство встановлює межу максимальних доходів для основних залізничних компаній (CNR та CPR) з урахуванням експлуатаційних витрат та розумної норми прибутку. Агентство працює з учасниками ринку, включаючи залізничні компанії, зернових виробників, елеватори і інші зацікавлені сторони, щоб забезпечити ефективно та справедливо транспортування зернових культур в Канаді. Діяльність Агентства також відіграє значну роль у забезпеченні прозорості та справедливості в залізничному секторі, що сприяє розвитку канадського сільського господарства.

Агентство є незалежним квазісудовим і регулюючим органом. На Агентство покладені наступні основні завдання: допомога у забезпеченні ефективної та безперебійної роботи національної транспортної системи, забезпечення захисту прав споживачів. Агентство грає важливу роль у законодавчому регулюванні транспортування зернових культур залізничним транспортом в Канаді. Ця агенція є федеральним органом, відповідальним за вирішення суперечок і конфліктів, пов'язаних із роботою залізничного транспорту та інших видів транспорту в Канаді.

З метою впорядкування ринку залізничних перевезень зернових культур в Канаді, відповідно до Закону про транспорт Канади на Агентство покладено наступні функції [18]:

вирішення суперечок: вирішує спори та суперечки між виробниками зернових культур, елеваторами і залізничними компаніями, які можуть виникати у зв'язку з транспортуванням та тарифами;

встановлення тарифів: регулює тарифи на залізничні перевезення, включаючи транспортування зернових культур (забезпечує встановлення справедливої ціни за послуги залізниць);

регулювання доступу до залізничної мережі: агентство встановлює правила щодо доступу і користування залізничною мережею для різних учасників ринку, зокрема зернових виробників і елеваторів;

проведення моніторингу і нагляду за виконанням законодавства: агентство здійснює моніторинг і забезпечує виконання законодавства, щодо транспортування зернових культур, зокрема Закону про залізниці Канади та Закону про внутрішні перевезення Канади.

Якщо передбачені доходи залізничної компанії, як визначено Агентством, від перевезення зернових культур в урожайний рік, перевищують максимальний виторг компанії за цей рік, компанія повинна виплатити надлишок. MRE – це законодавче обмеження загального доходу, який може отримати певна залізнична компанія за перевезення західного зерна. Право на максимальний



дохід залізничної компанії (MRE) від перевезення зернових культур в маркетинговому році – показник, що визначається Агенством відповідно до формули [19]:

$$[A/B + ((C - D) \times 0,022 \text{ CAD } \$)] \times E \times F \quad (1)$$

де

A – дохід залізничної компанії від переміщення зернових в базовому році;

B – обсяг зернових, який перевезла залізнична компанія у базовому році,
(т);

C – середня довжина шляху перевезення зернових у поточному році,
(визначається Агенством, миль);

D – середня довжина шляху для перевезення зернових у базовому році
(визначається Агенством, миль);

E – обсяг зернових, який перевезла залізнична компанія в урожайному році,
(т.),

F – зведений індекс цін (визначається Агенством).

Зведений індекс цін розраховується в залежності від мультиплікатора інфляції. VRCPI – це мультиплікатор інфляції, який Агенство визначає щороку для відображення зміни цін на працю, паливо, матеріали та капітальні покупки. Право на дохід розраховуються окремо для CN і CP на основі їх індивідуального тоннажу, довжини шляху перевезення зернових та даних про доходи за базовий рік, визначеного Агенством коефіцієнта VRCPI для даного зернового МР. Значення VRCPI було встановлено на рівні 1,0 у 2000 р., а потім коригувалося кожного наступного року, щоб відобразити зміни в експлуатаційних витратах залізниці через інфляцію. Так, VRCPI для CNR у 2023/2024 МР становитиме 1,8295, що на 12,11% більше, ніж у 2022/2023. VRCPI для CPR у 2023/2024 МР становитиме 1,7616, що на 5,43% більше, ніж у 2022/2023. Агенство використовуватиме ці значення для визначення MRE CNR та CPR у 2023/2024 маркетинговому році. Розрахований показник Агенство має опублікувати до 31 грудня 2024 року.

Транспортний закон Канади уточнює, що Агенство має внести коригування у VRCPI, щоб відобразити будь-які інвестиції у вагони-хопери, які залізниця може зробити в певному році, включаючи витрати, пов'язані з отриманням та обслуговуванням вагонів-хоперів. Інші компоненти, які впливають на VRCPI в певному році, включають зміни цін на робочу силу, паливо, матеріали та вартість капіталу залізниць. VRCPI становив у середньому приблизно 2% на рік протягом всієї історії обчислення MRE Агенством.

Залізнична компанія має протягом 30 діб сплатити суму, на яку вона перевищила свій прибуток. За перевищення встановлених лімітів сплачують штраф, який разом із сумою, що перевищує граничний дохід, направляється до «Western Grain Research Foundation». Це організація фінансує наукові дослідження в галузі сільського господарства і таким чином допомагає фермерам прерій зробити виробництво більш продуктивним. Заснована вона канадськими фермерами.



За даними Агентства, у 2022/2023 м.р. було переміщено 45 303 841 метричних т західного зерна. Обсяги транспортування зернових зросли на 60% в порівнянні з 2021/2022 маркетинговим роком, коли канадськими залізницями було транспортовано 28,4 млн. метричних т. Збільшення обсягу зерна, відбулося в основному завдяки покращенню умов вирощування після посухи, яку пережила західна Канада під час вегетаційного сезону 2021/2022 рр.

Транспортний закон Канади вимагає від Агентства визначати щорічний MRE (максимальний дохід) кожної залізниці та перевіряти, чи було перевищено залізничною компанією право на максимальний дохід. Право на отримання доходу характеризується як форма економічного регулювання, яка дозволяє CN і СРКС встановлювати свої ставки (тарифи) за послуги, за умови, що загальна сума доходу, отриманого від поставок західного зерна, залишається нижчою від верхньої межі, встановленої Агентством. 21 грудня 2023 р. Агентство постановило, що доходи як CNR, так і CPR перевищують максимальні права на дохід від перевезення зернових 2022/2023 МР, який встановлено для цих компаній.

CNR отримала у 2022/2023 маркетинговому році дохід від перевезення зернових у розмірі 1 079 522 039 CAD \$. В той же час для цієї компанії Агентством встановлено право на максимальний дохід у 2022/2023 маркетинговому році на рівні 1 076 064 100 CAD \$. Отже, фактичний дохід компанії на 3 457 939 CAD \$ перевищив встановлене право на дохід.

CPR отримала у 2022/2023 маркетинговому році дохід у розмірі 943 886 400 CAD \$. Він на 3 369 407 CAD \$ перевищив її право на дохід, який був встановлений Агентством на рівні 940 516 993 CAD \$.

У CNR та CPR тепер є 30 днів, щоб сплатити суму, на яку вони перевищили свої права на дохід у 2022/2023 маркетинговому році. Крім того, компанії повинні сплатити штраф у розмірі 5%. Для CNR він складає 3 630 836 CAD \$. Для CPR він складає 3 537 877 CAD \$. Відповідно до законодавства Канади ці виплати надійдуть до «Western Grains Research Foundation».

Висновки та перспективи подальших досліджень. Основні обсяги перевезень зернових культур в Канаді припадають на дві зернові залізничні компанії – CNR та CPR. Тривалий час канадські фермери отримували субсидію на перевезення зернових культур, яка отримала назву ставки «Кроу Рейт». Субсидія (ставка «Кроу Рейт») надавалась канадським федеральним урядом тому, що колись, федеральний уряд Канади повністю профінансував будівництво канадських залізниць. Система транспортування зернових культур в Канаді пройшла складний шлях становлення. Тривалий час канадські фермери отримували субсидії на транспортування зернових культур. Це дозволило канадським виробникам зернових культур зайняти та утримувати лідуючі позиції на світових ринках. Важливо враховувати той факт, що транспортування зернових культур залізничним транспортом може зазнавати впливу сезонних факторів та інфраструктурних обмежень, і тому вимагає планування та координації з єдиного центру для забезпечення стабільного руху цих важливих



сільськогосподарських продуктів. Таким координаційним центром в Канаді виступає Канадське транспортне агентство.

Наразі, особливістю канадської системи транспортування зернових культур є той факт, що федеральний уряд Канади безпосередньо не регулює і не встановлює тарифи на залізничні перевезення. Уряд регулює верхню межу доходів залізничних компаній від транспортування зернових культур. Надлишок отриманих доходів перераховується до спеціального фонду, який проводить наукові дослідження в царині сільського господарства. Цей фонд заснований фермерами. Надприбутки залізничних компаній Канади, отримані від транспортування зернових культур, спрямовуються на фінансування канадської аграрної науки, на розробку та впровадження нових технологій у сільському господарстві.

На момент підготовки статті АТ «Укрзалізниця» в черговий раз анонсувала підвищення тарифів на залізничні перевезення зернових культур. В Україні тарифна політика на транспортування зернових культур є непрозорою. Укрзалізницю звинувачують у штучному створенні дефіциту вагонів-зерновозів, що підвищує вартість залізничних перевезень [20]. Витрати за перевезення лягають на плечі виробників та трейдерів. Тому Україні варто звернути увагу на досвід Канади. Доцільно розглянути можливість регулювання верхньої межі прибутку АТ «Укрзалізниця» від перевезення зернових. При її розрахунку слід враховувати витрати на: оновлення парку вагонів хоперів, робочу силу, паливно-мастильні матеріали, рівень інфляції і т. д. Українському уряду необхідно звернути увагу на досвід Канади та підтримати вітчизняних сільськогосподарських виробників шляхом надання субсидій на перевезення зернових, особливо під час воєнних дій та повоєнного відновлення України.

Система транспортування зернових культур залізничним транспортом в Канаді потребує подальшого поглибленого вивчення, зокрема законодавчі інструменти державного регулювання функціонування залізничної галузі в Канаді. В подальших дослідженнях необхідно також звернути увагу на вивчення особливостей функціонування мережі елеваторів та портової галузі в Канаді. Таке дослідження надасть змогу удосконалити законодавче поле України в царині регулювання транспортування зернох культур, формування справедливої тарифної політики Укрзалізниці.

Список використаних джерел

1. Через блокування портів Україна не може вивезти близько 90 млн тон агропродукції – Шмигаль URL: <https://forbes.ua/news/ukraina-ne-mozhe-vivezti-blizko-90-milyoniv-tonn-agroproduksii-cherez-blokuvannya-portiv-shmigal-09052022-5889> (дата звернення: 28.02.2024).
2. В українських портах заблоковано 70 суден, з них 6 іноземних – у Маріуполі URL: <https://www.epravda.com.ua/news/2022/05/6/686735/> (дата звернення: 28.02.2024).
3. Рашисти нанесли ракетний удар по терміналу Ніка-Тера URL: <https://latifundist.com/novosti/59233-rashisti-nanesli-raketnij-udar-po-terminalu-nika-tera> (дата звернення: 28.02.2024).



4. У Миколаєві російські війська знищили другий за величиною зерновий термінал в Україні URL: <https://mind.ua/news/20242687-u-mikolaevi-rosijski-vijska-znishchili-drugij-za-velichinoyu-zernoviy-terminal-v-ukrayini>(дата звернення: 28.02.2024).
5. Росіяни знищили у Миколаєві другий за величиною зерновий термінал в Україні – Боррель URL: <https://www.unian.ua/war/u-mikolayevi-rf-znishchila-drugiy-za-velichinoyu-zernoviy-terminal-v-ukrajini-novini-vtorgnennya-rosiji-v-ukrajini-11856873.html>(дата звернення: 28.02.2024).
6. УЗ у січні перевезла рекордний обсяг – 3,93 млн т зернових вантажів URL: <https://interfax.com.ua/news/economic/964285.html>. (дата звернення: 28.02.2024).
7. Укрзалізниця підвищує вартість перевезення зернових та борошна. URL: <https://tripoli.land/ua/news/ukrzalznitsya-pidvishue-vartist-perevezennya-zernovih-ta-boroshna> (дата звернення: 28.02.2024).
8. Doan, D., Paddock, B., & Dyer, J. (2003). Grain transportation policy and transformation in Western Canadian agriculture (No. 1225-2016-98639).
9. Nolan, J., & Skotheim, J. (2008). Spatial competition and regulatory change in the grain handling and transportation system in western Canada. *The Annals of Regional Science*, 42, 929-944.
10. Monteiro, J., & Robertson, G. (2011, May). Grain Transportation in Canada—Deregulation. In 46th Annual Canadian Transportation Research Forum Conference in Gatineau, Quebec. <http://ctrf.ca/wp-content/uploads/2014/07/24MonteiroRobertsonGrainTransport.pdf>.
11. Nolan, J., & Peterson, S. (2015). Grain handling and transportation policy in Canada: implications for the United States. *Choices*, 30(3), 1-7.
12. Brewin, D. G., Schmitz, T. G., Nolan, J. F., & Gray, R. S. (2017). Grain transportation policy reform in Western Canada. *Canadian Journal of Agricultural Economics/Revue canadienne d'agroeconomie*, 65(4), 643-665.
13. Nolan, J., Su, C., Pizzey, L., & Peterson, S. (2020). Parallel or converging? A comparative analysis of the grain and rail transportation systems in Canada and the United States (No. 1757-2020-1033).
14. International Production Assessment Division. URL: <http://ipad.fas.usda.gov/countrysummary/> (дата звернення: 28.02.2024).
15. Canadian National Railway Net Income 2010-2023 URL: <https://www.macrotrends.net/stocks/charts/CNI/canadian-national-railway/net-income>. (дата звернення: 28.02.2024).
16. Canadian Pacific Railway URL: <https://investor.cpr.ca/financials/default.aspx> (дата звернення: 28.02.2024).
17. A History of Western Canadian Grain Rates 1897-1984. URL: https://www.mhs.mb.ca/docs/mb_history/18/grainrates.shtml (дата звернення: 28.02.2024).
18. The Canadian Transportation Agency. Acts and regulations. URL: <https://otc-cta.gc.ca/eng/acts-and-regulations> (дата звернення: 28.02.2024).
19. Canada Transportation Act. URL: <https://laws-lois.justice.gc.ca/eng/acts/c-10.4/fulltext.html> (дата звернення: 28.02.2024).
20. Штучним дефіцитом вагонів-зерновозів зацікавились у Верховній Раді. URL: <https://agroportal.ua/news/ukraina/shtuchnim-deficitom-vagoniv-zernovoziv-zacikavilis-u-verhovniy-radi> (дата звернення: 28.02.2024).

References

1. Cherez blokuvannya portiv Ukraina ne mozhe vyvezty blyzko 90 mln tonn ahroproduksii – Shmyhal Available at: <https://forbes.ua/news/ukraina-ne-mozhe-vivezti-blizko-90-milyoniv-tonn-agroproduksii-cherez-blokuvannya-portiv-shmigal-09052022-5889> (data zvernennia: 28.02.2024).
2. V ukrainskykh portakh zablokovo 70 suden, z nykh 6 inozemnykh – u Mariupoli Available at: <https://www.epravda.com.ua/news/2022/05/6/686735/> (data zvernennia: 28.02.2024).
3. Rashysty nanesly raketnyi udar po terminalu Nika-Tera Available at: <https://latifundist.com/novosti/59233-rashisti-nanesli-raketnij-udar-po-terminalu-nika-tera> Available at: (data zvernennia: 28.02.2024).



4. U Mykolaievi rosiiski viiska znyshchyly druhyi za velychynoiu zernovyi terminal v Ukraini Available at: <https://mind.ua/news/20242687-u-mikolaevi-rosijski-vijska-znishchili-drugij-za-velichinoyu-zernovij-terminal-v-ukrayini> (data zvernennia: 28.02.2024).
5. Rosiiany znyshchyly u Mykolaievi druhyi za velychynoiu zernovyi terminal v Ukraini – Borrel Available at: <https://www.unian.ua/war/u-mikolayevi-rf-znishchila-drugiy-za-velichinoyu-zernoviy-terminal-v-ukrajini-novini-vtorgnennya-rosiji-v-ukrajinu-11856873.html>: (data zvernennia: 28.02.2024).
6. UZ u sichni perevezla rekordnyi obsiah – 3,93 mln t zernovykh vantazhiv Available at: <https://interfax.com.ua/news/economic/964285.html>. Available at: Ukrzaliznytsia pidvyshchuie vartist perevezennia zernovykh ta boroshna. Available at: <https://tripoli.land/ua/news/ukrzaliznitsya-pidvischue-vartist-perevezennya-zernovih-ta-boroshna> (data zvernennia: 28.02.2024).
7. Ukrzaliznytsia pidvyshchuie vartist perevezennia zernovykh ta boroshna. Available at: <https://tripoli.land/ua/news/ukrzaliznitsya-pidvischue-vartist-perevezennya-zernovih-ta-boroshna> (data zvernennia: 28.02.2024).
8. Doan, D., Paddock, B., & Dyer, J. (2003). Grain transportation policy and transformation in Western Canadian agriculture (No. 1225-2016-98639).
9. Nolan, J., & Skotheim, J. (2008). Spatial competition and regulatory change in the grain handling and transportation system in western Canada. *The Annals of Regional Science*, 42, 929-944.
10. Monteiro, J., & Robertson, G. (2011, May). Grain Transportation in Canada–Deregulation. In 46th Annual Canadian Transportation Research Forum Conference in Gatineau, Quebec. <http://ctrf.ca/wp-content/uploads/2014/07/24MonteiroRobertsonGrainTransport.pdf>.
11. Nolan, J., & Peterson, S. (2015). Grain handling and transportation policy in Canada: implications for the United States. *Choices*, 30(3), 1-7.
12. Brewin, D. G., Schmitz, T. G., Nolan, J. F., & Gray, R. S. (2017). Grain transportation policy reform in Western Canada. *Canadian Journal of Agricultural Economics/Revue canadienne d'agroeconomie*, 65(4), 643-665.
13. Nolan, J., Su, C., Pizzey, L., & Peterson, S. (2020). Parallel or converging? A comparative analysis of the grain and rail transportation systems in Canada and the United States (No. 1757-2020-1033).
14. International Production Assessment Division. Available at: <http://ipad.fas.usda.gov/countrysummary/> (дата звернення: 28.02.2024).
15. Canadian National Railway Net Income 2010-2023 Available at: <https://www.macrotrends.net/stocks/charts/CNI/canadian-national-railway/net-income>. (дата звернення: 28.02.2024).
16. Canadian Pacific Railway Available at: <https://investor.cpr.ca/financials/default.aspx> (дата звернення: 28.02.2024).
17. A History of Western Canadian Grain Rates 1897-1984. Available at: https://www.mhs.mb.ca/docs/mb_history/18/grainrates.shtml (дата звернення: 28.02.2024).
18. The Canadian Transportation Agency. Acts and regulations. Available at: <https://otc-cta.gc.ca/eng/acts-and-regulations> (дата звернення: 28.02.2024).
19. Canada Transportation Act. Available at: <https://laws-lois.justice.gc.ca/eng/acts/c-10.4/fulltext.html> (дата звернення: 28.02.2024).
20. Shtuchnym defitsytom vahoniv-zernovoziv zatsikavylys u Verkhovnii Radi. Available at: <https://agroportal.ua/news/ukraina/shtuchnim-deficitom-vagoniv-zernovoziv-zacikavilis-u-verhovniy-radi> (дата zvernennia: 28.02.2024).