

Електронний журнал «Ефективна економіка» включено до переліку наукових фахових видань України з питань економіки (Категорія «Б», Наказ Міністерства освіти і науки України № 975 від 11.07.2019). Спеціальності – 051, 071, 072, 073, 075, 076, 292.

Ефективна економіка. 2022. № 11.

DOI: <http://doi.org/10.32702/2307-2105.2022.11.54>

УДК 338.47

О. М. Стасюк,

*к. е. н., старший науковий співробітник відділу розвитку інфраструктури,
Державна установа “Інститут економіки та прогнозування
НАН України”*

ORCID ID: <https://orcid.org/0000-0002-4701-5598>

Л. Ю. Чмирьова,

*к. е. н., науковий співробітник відділу розвитку інфраструктури,
Державна установа “Інститут економіки та прогнозування
НАН України”*

ORCID ID: <https://orcid.org/0000-0003-1811-2409>

Н. О. Федяй,

*к. е. н., молодший науковий співробітник відділу розвитку
інфраструктури, Державна установа “Інститут економіки та
прогнозування НАН України”*

ORCID ID: <https://orcid.org/0000-0002-6529-1078>

ОЦІНКА ПОВНОГО ВПЛИВУ ВІД ПРИЙНЯТТЯ РЕГУЛЯТОРНИХ АКТІВ НА ЕКОНОМІКУ

O. Stasiuk,

*PhD in Economics, Senior Researcher of the Department of Development of
Infrastructure, State Organization “Institute of the Economy and Forecasting of
the National Academy of Sciences of Ukraine”*

L. Chmyrova,

*PhD in Economics, Researcher of the Department of Development of
Infrastructure, State Organization “Institute of the Economy and Forecasting of
the National Academy of Sciences of Ukraine”*

N. Fediai,

*PhD in Economics, Junior Researcher of the Department of Development of
Infrastructure, State Organization “Institute of the Economy and Forecasting of
the National Academy of Sciences of Ukraine”*

ASSESSING THE REGULARLY ACTS ADOPTION TOTAL IMPACT ON THE ECONOMY

У статті представлено розроблений методичний підхід до оцінки повного впливу регуляторних актів на економіку. Даний методичний підхід базується на використанні балансового методу, який дозволяє оцінити зміни в економіці та розрахувати мультиплікаційні ефекти, утворені сукупно прямим та непрямим впливами, що відбудуться внаслідок прийняття регуляторного акту. Проведено комплексну кількісну оцінку повного впливу регуляторного акту, зокрема, наказу Мінінфраструктури від 11.08.2021 р. № 418 «Про внесення змін до Коефіцієнтів, що застосовуються до тарифів Збірника тарифів на перевезення вантажів залізничним транспортом у межах України та пов'язані з ними послуги» на економіку України. Обґрунтовано важливість проведення оцінки повного впливу від прийняття регуляторних актів, що позитивно вплине на узгодження інтересів держави і бізнесу в процесі прийняття регуляторних рішень.

The article presents a methodical approach developed by the authors to assessing the regularly acts adoption total impact on the economy. This methodological approach is based on the use of the balance method. It allows you to assess changes in the economy and calculate multiplier effects. These effects are formed by the combined direct and indirect impact that occurred as a result of the regularly acts adoption and make up the total impact. The regularly acts adoption direct impact on the economy is understood as the results of the direct activity of the type of economic activity to which it relates. The direct impact is estimated through the creation of products/services, the increase in added value, the creation of jobs, the increase in the amount of taxes paid, etc., generated directly by a particular type of economic activity. The regularly acts adoption indirect impact on the economy is understood as the implementation of a separate type of economic activity of purchases of goods and services from suppliers and contractors in the domestic market. That is, the impact on other types of economic activity through inter-industry connections is assessed. The authors conducted a comprehensive quantitative assessing the regularly acts adoption total impact on the economy. In particular, the total impact of the order of the Ministry of Infrastructure dated August 11, 2021 No.

418 *"On Amendments to the Coefficients Applied to the Tariffs of the Compendium of Tariffs for Freight Transportation by Rail within Ukraine and Related Services"* was assessed. The second part of the Order, which concerns the increase of freight railway tariffs from January 2022, has been assessed. The importance of carrying out an assessing the regularly acts adoption total impact on the economy, which will have a positive effect on the coordination of the interests of the state and business, is substantiated. Based on the obtained results of the conducted research, a generalization is made. The proposed approach should be supplemented with the regulatory impact analysis procedure. This will make it possible to form an additional argument for the choice of alternatives proposed in the regulatory impact analysis. This approach can be used for projects of regulatory acts, in the analysis of the regulatory impact of which the formation of additional income in a certain type of economic activity is assumed (for example, raising tariffs, investments, etc.).

Ключові слова: аналіз регуляторного впливу, регуляторний акт, повний вплив, прямий вплив, непрямий вплив, система національних рахунків, таблиця “витрати-випуск”, мультиплікатор, мультиплікаційний ефект.

Keywords: regulatory impact analysis, regulatory acts, total impact, direct impact, indirect impact, system of national accounts, Input–Output table, multiplier, multiplier effect.

Постановка проблеми. Аналіз регуляторного впливу (АРВ) є сучасним інструментом регуляторної політики, що допомагає урядам приймати виважені рішення та зменшувати ризики від прийняття регуляторних актів для підвищення ефективності господарської діяльності. Наразі практика проведення АРВ в Україні потребує удосконалення та узгодження із стандартами ОЕСР, зважаючи на подану 5 липня 2022 р. заявку України щодо вступу до цієї організації. Досвід країн ОЕСР показує, що послідовне впровадження зазначеного інструменту покращує якість регуляторної політики. Подальше удосконалення АРВ для

України стане важливим кроком в процесі узгодження його з практикою та стандартами ОЕСР та допоможе зменшити ризики, пов'язані з прийняттям значної кількості нових регуляторних актів. В країнах ОЕСР, як і в Україні й досі продовжується формування інституційної бази щодо проведення АРВ, а також постійно триває робота над його вдосконаленням.

Аналіз останніх досліджень і публікацій. В сучасних науково-практичних дослідженнях авторами велика увага приділена удосконаленню методичних підходів до визначення мультиплікаційного ефекту від діяльності окремих суб'єктів господарювання або видів економічної діяльності (ВЕД) [1, с. 23-32; 2, с. 74-76; 3; 4; 5; 6; 7]. В той же час, більшість досліджень присвячені окремим аспектам АРВ викладено в наступних роботах [8, с. 346-352; 9, с. 98-103; 10, с. 37-48; 11, с. 74-77; 12; 13, с. 17-22; 14, с. 129-146; 15].

Метою статті є оцінка повного впливу від прийняття регуляторних актів на економіку на основі розробленого методичного підходу.

Виклад основного матеріалу дослідження з повним обґрунтуванням отриманих наукових результатів. Сутність запропонованого методичного підходу (рис. 1) полягає у комплексній оцінці повного впливу від прийняття регуляторного акту на економіку з використанням балансового методу для розрахунку матричних мультиплікаторів. Цей метод дозволяє оцінити зміни в економіці та мультиплікаційні ефекти, утворені сукупно прямим та непрямим впливами, що відбудуться внаслідок введення регулювання. Розрахунок мультиплікаційних ефектів матиме вагоме значення на кінцеве рішення щодо доцільності прийняття регуляторного акту з боку державних органів влади.

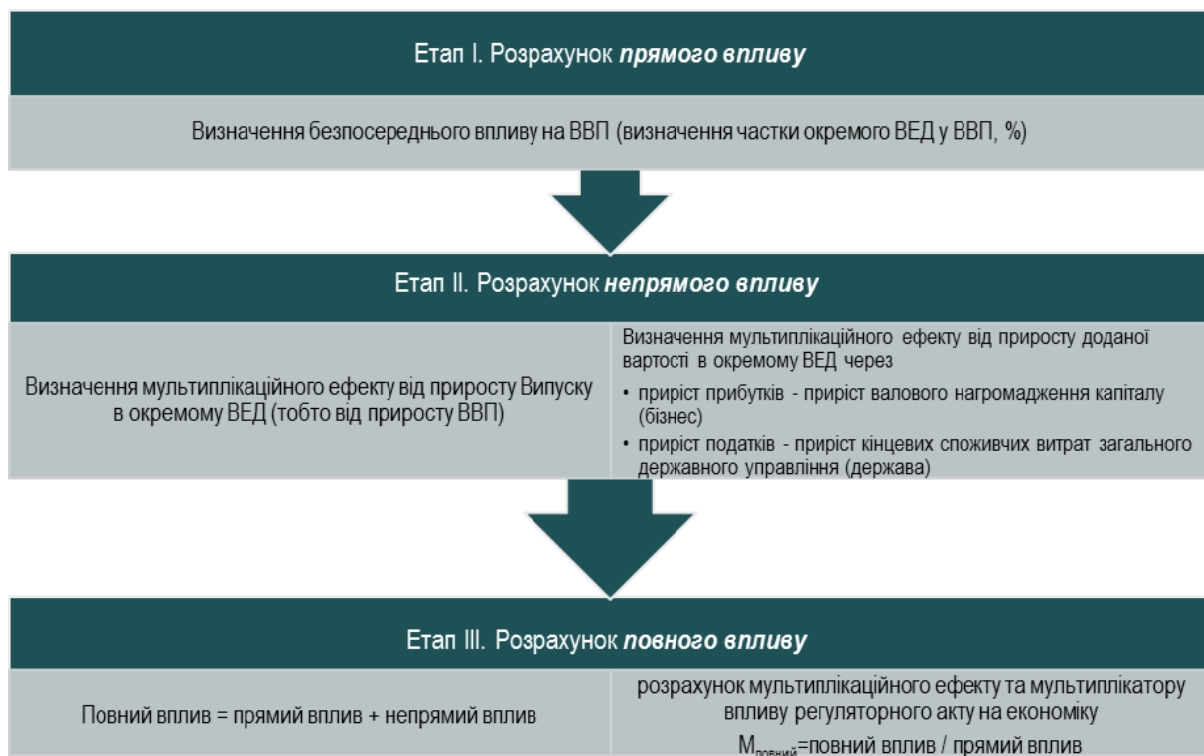


Рис. 1. Структурно-логічна модель оцінки повного впливу від прийняття регуляторних актів на економіку

Джерело. Розроблено авторами

Основні методи оцінки прямого впливу діяльності суб'єктів господарювання на економіку пов'язані з розрахунком ВВП, тоді як непрямого впливу лежать у площині теорії міжгалузевого балансу (МГБ), представленого таблицею «витрати-випуск» (ТВВ), яка показує, як економічна діяльність однієї ВЕД, створює попит на продукцію інших ВЕД, стимулюючи в такий спосіб їх розвиток. Саме тому, даний інструментарій доцільно використовувати при оцінці повного впливу від прийняття регуляторного акту.

Оцінку **прямого впливу** від прийняття регуляторного акту доцільно здійснювати з позицій впливу на: 1) економіку; 2) інтереси держави; 3) суб'єктів господарювання та 4) громадян [16, с. 65–73; 17, с. 44-56]. Складність системи взаємозв'язків та взаємодій в економіці потребує обґрунтування заходів щодо регуляторної політики. По-перше, оперувати

лише оцінками прямих впливів від прийняття окремих регуляторних актів недостатньо; по-друге, підходи до розрахунку повного, прямого та непрямого впливів при практичному застосуванні використовуються наразі лише для суб'єктів господарювання, а не для регуляторних актів.

Розрахунки **непрямого впливу** від прийняття регуляторного акту на економіку слід розпочинати з визначення ефекту приросту додаткового Випуску, після чого необхідно перейти до визначення ефекту приросту доданої вартості. В обох випадках спочатку розраховується мультиплікаційний ефект, а потім відповідні мультиплікатори.

Мультиплікаційний ефект приросту Випуску включає в себе 1) безпосередні ефекти, пов'язані зі зростанням виробництва у ВЕД та 2) додаткові ефекти, що виникають через міжгалузеві зв'язки та проявляються у прирості ВДВ ВЕД економіки (рис. 2).

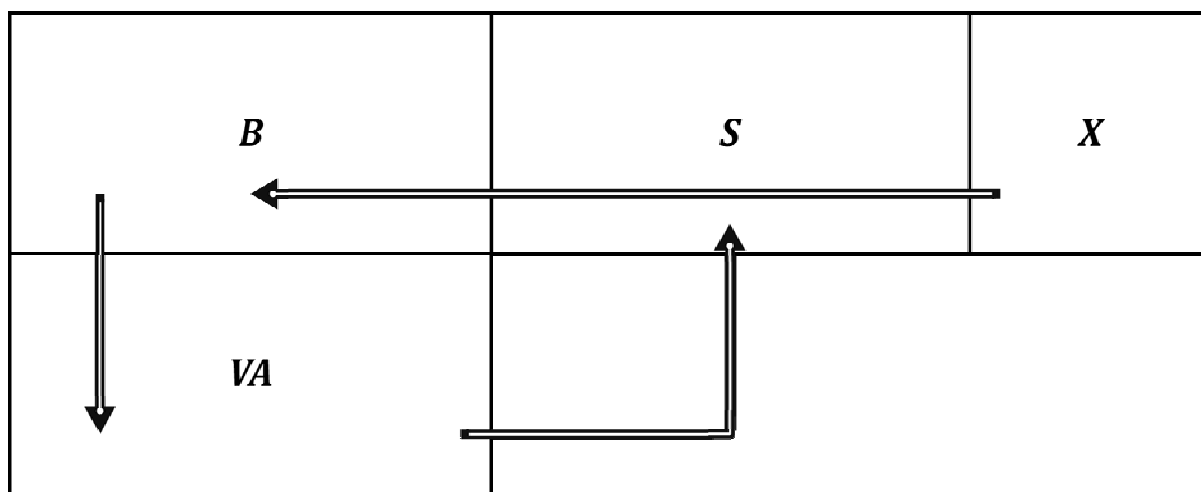


Рис. 2. Механізм формування мультиплікаційних ефектів в економіці (в рамках моделі міжгалузевого балансу):

B – проміжне споживання;

S – вектор кінцевого споживання;

X – вектор валового Випуску;

VA – вектор доданої вартості.

Джерело: [18].

Механізм розгортання мультиплікаційного ефекту простий. При збільшенні виробництва відбувається відповідне зростання витрат на проміжну продукцію, що призводить до початкового імпульсу у суміжних ВЕД. Потім – через витрати суміжних ВЕД відбувається зростання практично по всій економіці. Збільшення валових Випусків супроводжується відповідним зростанням доходів: податків, оплати праці, прибутку, які перерозподіляються і трансформуються в зростання кінцевого попиту держави, бізнесу та населення.

Для розрахунку мультиплікатора Випуску необхідно спочатку провести розрахунки коефіцієнтів прямих і повних витрат на основі показників ТВВ в основних цінах [18].

Визначення мультиплікаційного ефекту приросту доданої вартості полягає у «замиканні» даного приросту, тобто у перерозподілі додаткових доходів між окремими суб'єктами господарювання і спрямуванні цих додаткових доходів на зростання кінцевого споживання (з третього до другого квадранта ТВВ). Згідно запропонованого методичного підходу, на I етапі здійснюється перетворення вихідного приросту доданої вартості у вектор початкового приросту кінцевого попиту на продукцію вітчизняного виробництва. На II етапі розраховуються коефіцієнти еластичності між складовими ВДВ та кінцевих споживчих витрат. Завершальний III етап передбачає проведення оцінки приросту окремих функціональних елементів кінцевого споживання, а саме: домогосподарств, держави та накопичення основного капіталу (капітальних інвестицій). Процес перерозподілу додаткових доходів між бізнесом, населенням та державою передбачає передусім оплату праці, сплату податків та субсидій населенню.

Прийняття регуляторних рішень в економічній політиці України потребує чітких аргументів щодо їх доцільності, якими можуть виступати розрахунки повного, прямого та непрямого впливів від прийняття таких

рішень на економіку.

Оцінку повного впливу від прийняття регуляторних актів на економіку здійснено на прикладі наказу Мінінфраструктури від 11.08.2021 р. № 418 «Про внесення змін до Коефіцієнтів, що застосовуються до тарифів Збірника тарифів на перевезення вантажів залізничним транспортом у межах України та пов'язані з ними послуги» (далі *Наказ*), зокрема, його другої частини, яка стосується підвищення вантажних залізничних тарифів з січня 2022 року. АРВ до проєкту *Наказу* був оприлюднений на сайті Мінінфраструктури 05.07.2021 р. Серед альтернатив, які містяться в АРВ, Альтернативу 2 прийнято, як найбільш оптимальну. В ній найбільш повно представлено, в порівнянні з іншими альтернативами, перелік переваг для держави та суб'єктів господарювання від прийняття *Наказу* в результаті діяльності АТ «Укрзалізниця».

Регуляторні рішення щодо зміни тарифів (підвищення тарифів) у певному ВЕД, в даному випадку у ВЕД Транспорт, складське господарство (включаючи націнку транспорту), призводять до формування додаткових доходів у цьому ВЕД, що, в свою чергу, по різному впливає на сам ВЕД та через міжгалузеві зв'язки на всю економіку. Саме тому, основним завданням виступала необхідність визначення приросту кінцевого споживання у зв'язку із зростанням економічної активності через додаткові доходи у ВЕД Транспорт, складське господарство (включаючи націнку транспорту) та збільшенням обсягів витрат через цей приріст. Це дозволило визначити мультиплікаційний ефект, який виникає в результаті підвищення тарифів, що створює додатковий дохід у ВЕД Транспорт, складське господарство (включаючи націнку транспорту).

Оцінка прямого впливу від прийняття регуляторного акту, який стосується зміни вантажних залізничних тарифів здійснюється через вплив на ВВП та на конкуренцію в межах транспортної системи України. Розраховано внесок від перевезення вантажів АТ «Укрзалізниця» у ВВП

України після першого етапу підвищення тарифів у 2021 р. За прогнозними даними АРВ, передбачалося зростання доходу АТ «Укрзалізниця» від перевезення вантажів з 17.08.2021 р. на 1,783 млрд грн внаслідок підвищення тарифів.

Відповідно до раніше проведеного дослідження [16, с. 65-73; 17, с. 44-56], метою якого було здійснення кількісного та якісного аналізу впливу дії *Наказу* на інтереси держави, суб'єктів господарювання та громадян (діюча методика АРВ), а також впливу дії *Наказу* на національну економіку згідно розробленого методичного підходу [19, с. 38-44], проведено ряд розрахунків. Згідно з цими розрахунками, в результаті дії згаданого *Наказу*, передбачалося, що внесок ВДВ АТ «Укрзалізниця», як складової ВВП, збільшиться на 3,4% й складе 59,8 млрд грн (майже на 2 млрд грн більше ніж у 2019 р.). Відповідно до цього, зросте частка компанії у ВДВ України на 0,052 в.п. й становитиме 1,544%. Внесок АТ «Укрзалізниця» у ВВП від підвищення тарифу на вантажні перевезення на першому етапі збільшиться з 1,45% у 2019 р. до 1,50 % на кінець 2021 р., або на 0,049 в.п. *Окрім розв'язання поставлених в дослідженні завдань, як результат одночасно визначено прямий вплив на національну економіку.*

Виходячи з цього, можна зробити висновок про те, що зростання доходу АТ «Укрзалізниця» від підвищення тарифів напряду пов'язане із зростанням видатків бізнесу на перевезення на суму, яка прямо пропорційна приросту додаткового доходу компанії. Даний висновок підтверджується також Додатком до пояснювальної записки щодо АРВ *Наказу*.

Беручи це до уваги - ***прямий вплив дії Наказу у 2022 р.*** від підвищення тарифів на вантажні залізничні перевезення складе 10,091 млрд грн додаткового прибутку АТ «Укрзалізниця» та 534,2 млн грн додаткових податкових платежів до Державного бюджету України.

Оцінка непрямого та повного впливу. Більш складним етапом при

визначенні *повного впливу* є розрахунок *непрямого впливу* через міжгалузеві зв'язки. В основі таких розрахунків лежить модель міжгалузевих балансу системи національних рахунків України. На сьогодні остання версія ТВВ, яка найбільш повно характеризує національну економіку, розроблена на 2020 р. Саме тому розрахунки непрямого впливу від чинного *Наказу*, проводилися на її основі.

В даному дослідженні не розглядається вплив приросту оплати праці від прийняття регуляторних рішень на домашні господарства (громадян), який розраховується через приріст споживчих витрат домогосподарств, оскільки в АРВ до *Наказу* даний показник не відображено.

На початковому етапі визначається мультиплікатор для ВЕД Транспорт, складське господарство (включаючи націнку транспорту). За проведеними розрахунками мультиплікатор для ВЕД Транспорт, складське господарство (включаючи націнку транспорту) складає 1,998. Отримане значення коефіцієнта мультиплікатора показує, що підвищення тарифів матиме позитивний результат для національної економіки, оскільки на кожну гривню додаткового прибутку АТ “Укрзалізниця” створюються додаткові 99,8 копійок (табл. 1).

Потім розраховується мультиплікаційний ефект, який і є непрямим впливом на національну економіку від додаткового приросту Випуску ВЕД Транспорт, складське господарство (включаючи націнку транспорту) за рахунок підвищення тарифів на вантажні залізничні перевезення, відповідно до регуляторного акту - *Наказу*. Результати мультиплікаційного ефекту від додаткового приросту Випуску у Транспорт, складське господарство (включаючи націнку транспорту) внаслідок 2-го етапу підвищення вантажних залізничних тарифів у 2022 р. складають 20156,9 млн грн. Результати підрахунків повного впливу, як суми прямого та непрямого впливів становлять 30247,9 млн грн.

Таблиця 1. Результати оцінки прямого, непрямого та повного впливу на економіку від підвищення тарифів на вантажні залізничні перевезення

2020	
Випуск, <i>млн грн</i>	8696582
Випуск Транспорт, складське господарство (включаючи націнку транспорту), <i>млн грн</i>	585580
ВДВ, <i>млн грн</i>	3626725
ВДВ Транспорт, складське господарство (включаючи націнку транспорту), <i>млн грн</i>	257168
Мультиплікатор Транспорт, складське господарство (включаючи націнку транспорту)	1,998
Прогнозована сума доходу, <i>млн грн</i>	10091
Мультиплікаційний ефект для економіки, <i>млн грн</i>	20156,9
Повний вплив на економіку, <i>млн грн</i>	30247,9
Частка ефекту у Випуску, %	0,35
Частка ефекту у Випуску Транспорт, складське господарство (включаючи націнку транспорту), %	5,17
Частка ефекту у ВДВ, %	0,83
Частка ефекту у ВДВ Транспорт, складське господарство (включаючи націнку транспорту), %	11,76

Джерело: розраховано авторами на основі даних [20].

Вагомість одержаного результату найбільш показово демонструє його частка в основних макроекономічних показниках. Так, частка ефекту від підвищення тарифів на вантажні залізничні перевезення у Випуску складає 0,35%; у Випуску Транспорт, складське господарство (включаючи націнку транспорту) - 5,17%; у ВДВ - 0,83%; у ВДВ Транспорт, складське господарство (включаючи націнку транспорту) - 11,76%.

Далі доцільно перейти від ефектів приросту виробництва у ВЕД Транспорт, складське господарство (включаючи націнку транспорту) до ефектів від розподілу доходів по міжгалузевих зв'язках між суб'єктами господарювання. Для цього шляхом замикання складових другого квадранту ТВВ на третій квадрант, розраховується додатковий приріст кінцевого споживання. При цьому, варто зауважити, що в даному

дослідженні розглядаються дві складові ВДВ: прибутки та податки. Саме ці показники спрогнозовано та представлено в АРВ до проєкту *Наказу*.

Результати розрахунків приросту кінцевого споживання вітчизняної продукції через додатковий приріст прибутків в результаті підвищення тарифів на вантажні залізничні перевезення подані в табл. 2.

Таблиця 2. Приріст кінцевого споживання вітчизняної продукції через додатковий приріст прибутків в результаті підвищення тарифів на вантажні залізничні перевезення

	Показники	2018	2019	2020
1	Обсяг прибутку, млн грн	76859	106673	111079
2	Обсяг приросту прибутку з АРВ, млн грн			10091
3	ВДВ, млн грн	223004	259879	257168
4	Валове нагромадження основного капіталу всього, млн грн			333262
5	Валове нагромадження основного капіталу ВЕД Транспорт, млн грн	10086	10690	7876
6	Коефіцієнт фінансових ресурсів, що спрямовуються на капітальні витрати, у загальному обсязі прибутку за ВЕД Транспорт, складське господарство (включаючи націнку транспорту)			0,024
7	Коефіцієнти еластичності $Ke_{\text{прибуток_ВНОК}}$			0,447
8	Приріст прибутків з врахуванням приросту прибутку згідно АРВ, млн грн			106,7
9	Коефіцієнт матриці технологічної структури ВНОК			28,2
10	Приріст кінцевого споживання вітчизняної продукції від капітальних витрат (ВНОК) через приріст прибутку згідно АРВ, млн грн			3003,1
11	<i>Повний вплив на економіку</i>			<i>13094,1</i>
12	<i>М приросту прибутків</i>			<i>1,3</i>

Джерело: розраховано авторами на основі даних [20].

Отримане значення еластичності між валовим нагромадженням основного капіталу та валовим прибутком і змішаним доходом ВЕД Транспорт, складське господарство (включаючи націнку транспорту) становить 0,4473 (рис. 3).

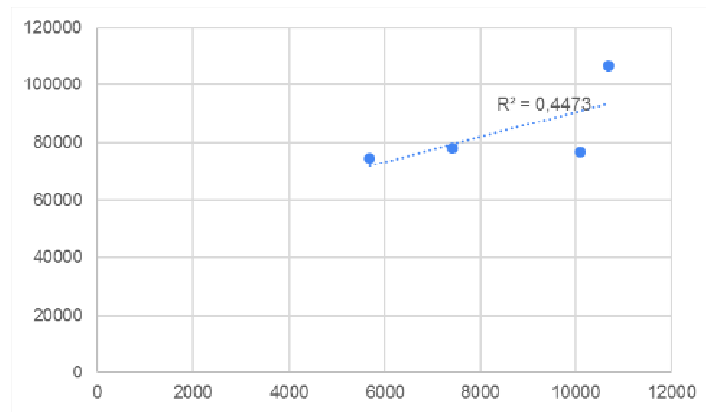


Рис. 3. Коефіцієнт еластичності між валовим прибутком і змішаним доходом та валовим нагромадженням основного капіталу ВЕД Транспорт, складське господарство (включаючи націнку транспорту)

Джерело: розраховано авторами.

Непрямий вплив на національну економіку від приросту прибутків АТ “Укрзалізниця” через введення в дію регуляторного акту - *Наказу*, складає 3003,1 млн грн; повний вплив - 13094,1 млн грн. Мультиплікатор приросту прибутків становить 1,3 та показує, що на кожну гривню приросту прибутків АТ “Укрзалізниця”, додатково генерується 30 копійок.

Результати розрахунків приросту кінцевого споживання вітчизняної продукції через додатковий приріст податків в результаті прийняття регуляторного акту щодо підвищення тарифів на вантажні залізничні перевезення подано у табл. 3.

Значення еластичності між показниками загального державного управління від інших податків, пов'язаних з виробництвом ВЕД

Транспорт, складське господарство (включаючи націнку транспорту) становить 0,21 (рис. 4).

Таблиця 3. Приріст кінцевого споживання вітчизняної продукції через додатковий приріст податків в результаті підвищення тарифів на вантажні залізничні перевезення

	ПОДАТКИ	2018	2019	2020
1	Обсяг податків, млн грн	2487	2854	2444
2	Обсяг приросту податків з АРВ, млн грн			534,2
3	ВДВ, млн грн	223004	259879	257168
4	Кінцеві споживчі витрати загального державного управління (КСВЗДУ) ВЕД транспорт, складське господарство (включаючи націнку транспорту), млн грн	49713	24264	25648
5	Кінцеві споживчі витрати загального державного управління (КСВЗДУ) всього, млн грн			794892
6	Коефіцієнт податків в структурі КСВЗДУ			0,03
7	Значення еластичності K_e податки КСВЗДУ			0,21
8	Приріст КСВЗДУ вітчизняної продукції через приріст податків згідно АРВ, млн грн			3,62
9	Повний вплив на економіку			537,8
10	Мультиплікатор приросту податків			1,01

Джерело: розраховано авторами на основі даних [20].

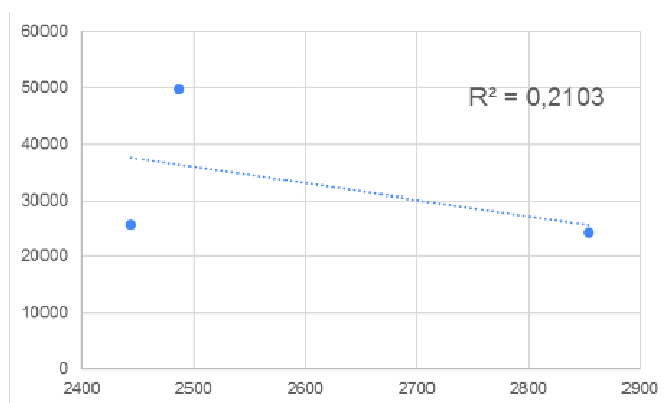


Рис. 4. Коефіцієнт еластичності між податками та кінцевими споживчими витратами загального державного управління ВЕД Транспорт, складське господарство (включаючи націнку транспорту)

Джерело: розраховано авторами.

Непрямий вплив на національну економіку від приросту податків АТ “Укрзалізниця” через введення в дію регуляторного акту - *Наказу*, складає 3,62 млн грн; повний вплив - складає 537,8 млн грн. Мультиплікатор приросту прибутків становить 1,01 та показує, що на кожну гривню приросту податків АТ “Укрзалізниця”, додатково генерується 1 копійка. Повний вплив на національну економіку, розрахований через мультиплікаційні ефекти від приросту випуску та приросту доданої вартості по системі міжгалузевих зв'язків, з урахуванням прямого впливу, демонструє як прийняття регуляторного акту впливає на ВЕД Транспорт та складське господарство, а також на інші ВЕД.

Висновки з даного дослідження. Наразі немає єдиного підходу до розрахунку повного впливу від прийняття регуляторного акту.

Для оцінки повного впливу діяльності окремого великого підприємства/компанії на економіку доцільно розраховувати повний вплив, що включає прямий, непрямий та опосередкований впливи, враховуючи внесок в зайнятість населення, трудові доходи населення, ВВП, випуск та формування державних фінансів. Поряд з цим можна проводити оцінки впливу у а) капітальні інвестиції; б) експорт продукції; в) соціальні інвестиції та екологічні проєкти. Визначення непрямого впливу передбачає аналіз міжгалузевих зв'язків. Визначення непрямого впливу проводиться через розрахунок відповідних мультиплікаційних ефектів, на основі якого розраховується повний, підсумковий мультиплікатор *Випуску, ВВП, зайнятості, доходів населення, доходів держави*. Оцінка повного впливу подекуди обмежується прямим та непрямим впливами через складність оцінки опосередкованого впливу, що пов'язано з обмеженням інформаційного забезпечення. В результаті оцінки кожного з впливів необхідно *визначити відсоткове співвідношення* між ними, що дозволяє побачити, який вплив займає найбільшу частку у повному впливі.

При оцінці регуляторних актів особливе значення має виявлення всіх результатів та наслідків від їх прийняття, в тому числі шляхом визначення прямого, непрямого та повного впливів, оскільки від цього залежить ефективність ухвалення рішення, що матиме безпосередній вплив на розвиток національної економіки.

Сутність запропонованого підходу до оцінки впливів від прийняття регуляторного акту на національну економіку полягає у визначенні 1) прямого впливу через розрахунок впливу на ВВП (виробничим методом; 2) непрямого впливу через розрахунок матричних мультиплікаторів та визначення мультиплікаційних ефектів з використанням моделі міжгалузевого балансу Леонтьєва та 3) повного впливу, що включає в себе сумарну оцінку прямого та непрямого впливів.

Як показують проведені розрахунки, мультиплікаційний ефект від підвищення вантажних залізничних тарифів для економіки за складовою прибутків буде вищим, ніж за складовою податків. В той же час, сукупний ефект є незначним. Значно вищим є мультиплікаційний ефект створений “всередині” ВЕД Транспорт та складське господарство від додаткового приросту Випуску внаслідок підвищення тарифів на вантажні залізничні перевезення.

Література

1. Бойко М. Ефект мультиплікації у туризмі: обмеження та можливості. Інтеграційні процеси на світових ринках. 2016. № 4. С. 23-32.
2. Чепелєв М.Г. Оцінка мультиплікативних ефектів для галузей економіки України: ретроспективний аналіз на базі таблиць «витрати-випуск». *Економіст*. №11. 2012. С. 74-76.
3. Шоломицький Ю., Дейсан І., Шоломицька О., Онопрієнко А., Шаповал Н. Оцінка економічних ефектів програми «Велике будівництво» в 2020-2023 роках. *Укравтодор. Київська школа економіки*. 2021. URL: <https://kse.ua/wp->

content/uploads/2021/02/GC_roads_construction_impact_final_compressed-1.pdf

4. Aihua Wu ; Mohamed Eisa ; Fengxia Li ; and Xinhua Liu. Economic Contribution Rate Analysis of Chinese Transportation Infrastructure Construction: Based on the Input-Output Data Sheet in 2002. 2002. URL: <https://ascelibrary.org/doi/abs/10.1061/40961%28319%2914?download=true>

5. Оцінка повного внеску Астарт-Київ в економіку України у 2020 році. URL: <https://astartaholding.com/wp-content/uploads/2022/08/oczinka-povnogo-vnesku.pdf>

6. Львівщина продовжує нарощувати видобуток вуглеводнів. Звіт з оцінки непрямого внеску видобувних галузей в економіку України. 2020. *Львівська обласна державна адміністрація*. URL: <https://old.loda.gov.ua/news?id=49859>

7. Аналітичний звіт “Вплив ядерно-енергетичного комплексу на розвиток України”. *Українське ядерне товариство*. 2019. URL: <https://ukrns.org/ua/publikatsiji/item/1305-analitychnyi-zvit-vplyv-iadernoenerhetychnoho-kompleksu-na-rozvytok-ukrainy>

8. Жарая С.В. Особливості використання статистичних даних при відстеженні результативності дії регуляторних актів. Університетські наукові записки. Науковий часопис Хмельницький. 2004. № 4(12). С. 346-352. URL: http://nbuv.gov.ua/UJRN/Unzap_2004_4_58

9. Іванова О.Ю., Удовенко А.О. Проблеми процедури аналізу регуляторного впливу проектів нормативно-правових актів. Проблеми економіки. № 2. 2017. С. 98-103. URL: http://nbuv.gov.ua/UJRN/Pekon_2017_2_14

10. Літвінов О.В., Літвінова Н.М. Закордонний досвід проведення регуляторних реформ та застосування «регуляторної гільйотини». Аспекти публічного управління. № 7 (9) липень 2014. С. 37-48. URL: <https://aspects.org.ua/index.php/journal/article/download/51/51/>

11. Мукумов Б. Оценка регулирующего воздействия нормативно-правовых актов на предпринимательскую деятельность в условиях

пандемии коронавируса (на примере торгово-промышленной палаты республики Узбекистан). *Review of law sciences*. 2020. С. 74-77.

12. Разумова Г.В. Зарубіжний досвід розробки та реалізації регуляторної політики. *Ефективна економіка*. № 10. 2019. URL: <http://www.economy.nayka.com.ua/?op=1&z=7311>

13. Удовенко А.О. Аналіз зарубіжних моделей оцінки регуляторного впливу. *Економіка та суспільство*. № 3. 2016. С. 17-22

14. Dvorak J. The Lithuanian Government's Policy of Regulatory Impact Assessment. *Management and Business Administration. Central Europe*. Vol. 23. 2015. P. 129–146.

15. Karpen U. Regulatory Impact Assessment (RIA) by Independent Bodies. *European court of Auditors*. URL: <https://www.eca.europa.eu/sites/regulatory-impact-analysis-conference/EN/Documents/Article%20KARPEN.pdf>

16. Стасюк О.М., Чмирьова Л.Ю., Федяй Н.О., Ляшенко О.Ф. Аналіз впливу регуляторного акту щодо підвищення вантажних залізничних тарифів на інтереси держави, суб'єктів господарювання та громадян. *Економіка і держава*. 2021. № 11. С. 65–73. DOI: 10.32702/230666806.2021.11.65

17. Стасюк О.М., Чмирьова Л.Ю., Федяй Н.О. Вплив підвищення вантажних залізничних тарифів на національну економіку. *Економіка України*. 2021. № 12 С. 44-56 <https://doi.org/10.15407/economyukr>

18. Методологічні положення з організації державного статистичного спостереження “ТАБЛИЦЯ “ВИТРАТИ-ВИПУСК”. Державна служба статистики України. http://www.ukrstat.gov.ua/metod_polog/metod_doc/2018/236/mp_tviv.pdf

19. Ляшенко О. Ф. Методический подход к оценке последствий регуляторных решений для социально-экономического развития. *Материалы XXII Международной научной конференции «Проблемы прогнозирования и государственного регулирования социально-экономического развития»*. Минск, 2021. С. 38-44

20. Таблиця "витрати-випуск" (в цінах споживачів). 2020. Офіційний сайт Державної служби статистики України. URL: https://ukrstat.gov.ua/operativ/operativ2006/vvp/vitr_vip/vitr_u/arh_vitr_u.html

References

1. Boiko, M. (2016), "Multiplication effect in tourism: limitations and opportunities", *Intehratsiini protsesy na svitovykh rynkakh*, vol. 4, pp. 23-32.

2. Chepeliev, M.H. (2012), "Evaluation of multiplier effects for the branches of the economy of Ukraine: a retrospective analysis based on "expenditure-output" tables", *Ekonomist*, vol.11. pp, 74-76.

3. Sholomytskyi, Yu., Deisan, I., Sholomytska, O., Onopriienko, A. and Shapoval, N. (2021), "Assessment of the economic effects of the "Major construction" program in 2020-2023", *Ukravtodor. Kyivska shkola ekonomiky*, available at: https://kse.ua/wp-content/uploads/2021/02/GC_roads_construction_impact_final_compressed-1.pdf. (Accessed 19 november2022).

4. Aihua, Wu, Mohamed, Eisa, Fengxia, Li and Xinhua, Liu. (2002), "Economic Contribution Rate Analysis of Chinese Transportation Infrastructure Construction: Based on the Input-Output Data Sheet in 2002", available at: <https://ascelibrary.org/doi/abs/10.1061/40961%28319%2914?download=true>. (Accessed 19 november2022).

5. Astarta Holding (2020), "Assessment of the full contribution of Astarta-Kyiv to the economy of Ukraine in 2020", available at: <https://astartaholding.com/wp-content/uploads/2022/08/oczinka-povnogo-vnesku.pdf>. (Accessed 19 november2022).

6. *Lvivska oblasna derzhavna administratsiia* (2020), "Lviv Oblast continues to increase hydrocarbon production. Report on the assessment of the indirect contribution of the extractive industries to the economy of Ukraine", available at: <https://old.loda.gov.ua/news?id=49859>. (Accessed 19 november2022).

7. *Ukrainske yaderne tovarystvo* (2019), "Analytical report "The influence of the nuclear energy complex on the development of Ukraine"", available at: <https://ukrns.org/ua/publikatsiji/item/1305-analitychnyi-zvit-vplyv-iadernoenerhetychnoho-kompleksu-na-rozvytok-ukrainy>. (Accessed 19 november2022).

8. Zharaia, S.V. (2004), "Peculiarities of the use of statistical data in monitoring the effectiveness of regulatory acts", *Universytetski naukovi zapysky. Naukovyi chasopys Khmelnytsky*, vol. 4(12), pp. 346-352, available at: http://nbuv.gov.ua/UJRN/Unzap_2004_4_58. (Accessed 19 november2022).

9. Ivanova, O.Iu. and Udovenko, A.O. (2017), "Problems of the procedure of analysis of regulatory impact of draft regulations", *Problemy ekonomiky*, vol. 2, pp. 98-103, available at: http://nbuv.gov.ua/UJRN/Pekon_2017_2_14. (Accessed 19 november2022).

10. Litvinov, O.V. and Litvinova, N.M. (2014), "Foreign experience in conducting regulatory reforms and using the "regulatory guillotine"", *Aspekty publichnoho upravlinnia*, vol. 7 (9), pp. 37-48, available at: <https://aspects.org.ua/index.php/journal/article/download/51/51>. (Accessed 19 november2022).

11. Mukumov, B. (2020), "Assessment of the regulatory impact of regulatory legal acts on business activities in the context of the coronavirus pandemic (on the example of the Chamber of Commerce and Industry of the Republic of Uzbekistan)", *Review of law sciences*, pp. 74-77.

12. Razumova, H.V. (2019), "Foreign experience in developing and implementing regulatory policy", *Efektivna ekonomika*, vol. 10, available at: <http://www.economy.nayka.com.ua/?op=1&z=7311>. (Accessed 19 november2022).

13. Udovenko, A.O. (2016), "Analysis of foreign models of regulatory impact assessment", *Ekonomika ta suspilstvo*, vol. 3, pp. 17-22.

14. Dvorak, J. (2015), "The Lithuanian Government's Policy of Regulatory Impact Assessment", *Management and Business Administration, Central Europe*, vol. 23. pp. 129–146.

15. Karpen, U. (2022), "Regulatory Impact Assessment (RIA) by Independent Bodies", *European court of Auditors*, available at: <https://www.eca.europa.eu/sites/regulatory-impact-analysis-conference/EN/Documents/Article%20KARPEN.pdf> (Accessed 19 november2022).

16. Stasiuk O.M., Chmyrova L.U., Fediai N.O. and Lyashenko O.F. (2021), "Analysis of the influence of the regulatory act regarding the increase of tariffs of freight railway on the interests of the state, business entities and the citizen", *Ekonomika ta derzhava*, vol. 11, pp. 65-73.

17. Stasiuk, O.M., Chmyrova, L.Iu. and Fediai, N.O. (2021), "The impact of the increase in freight railway tariffs on the national economy", *Ekonomika Ukrainy*, vol. 12 pp. 44-56.

18. State Statistics Service of Ukraine (2018), "Methodological regulations on the organization of state statistical observation "EXPENDITURE-OUTPUT TABLE"", available at: http://www.ukrstat.gov.ua/metod_polog/metod_doc/2018/236/mp_tvv.pdf. (Accessed 19 november2022).

19. Liashenko, O.F. (2021), "A methodological approach to assessing the consequences of regulatory decisions for social and economic development", *Materialy XXII Mezhdunarodnoj nauchnoj konferencii «Problemy prognozirovaniya i gosudarstvennogo regulirovaniya socialno-ekonomicheskogo razvitiya»* [Proceedings of the XXII International Scientific Conference "Problems of Forecasting and State Regulation of Socio-Economic Development"], Minsk, pp. 38-44.

20. State Statistics Service of Ukraine (2020), "Consumption-output table (in consumer prices)", available at: https://ukrstat.gov.ua/operativ/operativ2006/vvp/vitr_vip/vitr_u/arh_vitr_u.html. (Accessed 19 november2022).

Стаття надійшла до редакції 20.11.2022 р.