

**Олена ШИРОКОВА**

кандидат економічних наук,  
доцент кафедри економіки залізничного транспорту,  
Українська державна академія залізничного транспорту

**Наталія ЧЕЛЯДИНОВА**

кандидат економічних наук,  
старший викладач кафедри економіки залізничного транспорту,  
Українська державна академія залізничного транспорту

## ПРИНЦИПИ ПОБУДОВИ РИНКІВ ПОСЛУГ ЗАЛІЗНИЧНОГО ТРАНСПОРТУ

*Стаття містить теоретичні положення щодо формування ринків послуг залізничного транспорту при проведенні реформування в умовах жорсткої конкурентної боротьби. Обґрунтовано доцільність створення нових суб'єктів транспортного ринку, виявлено проблеми, які перешкоджають ефективному формуванню ринків послуг залізничного транспорту. Крім цього, визначені очікувані результати та принципи побудови цих ринків.*

*Ключові слова: залізничний транспорт, ринок послуг, реформування.*

Значні перетворення в залізничній галузі, свідками яких ми зараз є, - вимушений захід, який викликаний новими умовами господарювання в економічній системі країни і особливо недостатнім рівнем техніко-економічного розвитку залізничного транспорту, який би відповідав європейським стандартам ефективного функціонування залізниць.

Так на сучасному етапі загострилися ключові проблеми галузі, які вимагають вироблення відповідних механізмів їхнього вирішення. До них належать:

- недостатнє фінансування відновлення й розвитку основних фондів залізниць;
- недостатній розвиток інфраструктури;
- недостатня адаптованість чинної системи тарифоутворення до ринкових умов;
- зниження конкурентоспроможності залізничного транспорту порівняно з іншими видами транспорту (у першу чергу - автомобільним).

У зв'язку з цим головною метою розвитку залізничного транспорту відповідно до потреб економіки країни є забезпечення зростання конкурентоспроможності галузі, розширення інвестиційних механізмів за рахунок проведення глобального реформування залізничного транспорту.

У напрямку реалізації зазначених завдань актуальним питанням є створення оптимальної будови ринку транспортних послуг залізничного транспорту загального користування в процесі реформування галузі.

Питаннями реформування різних видів транспорту й ефективного надання транспортних послуг займалися такі вчені, як І. Я. Аксєонов, Ю. С. Бараш, Г. Д. Ейтутіс, Б. М. Лапідус та ін. Однак питання, пов'язані з формуванням ринків послуг, ними не розглядалися, оскільки ці науковці здебільшого займалися визначенням оптимальної структурної будови галузі.

Вивчення й моделювання галузевих ринків також висвітлювались у працях таких закордонних науковців, як М. Р. Байє, М. М. Вольф, М. Портер, Дж. Робінсон та ін. Однак дослідження цих фахівців не торкалися питання складу суб'єктів і об'єктів цих ринків і їхніх взаємин.

Таким чином, недостатня вивченість можливих моделей ринків залізничних перевезень обумовили необхідність проведення відповідних наукових досліджень.

У зв'язку з окресленою проблематикою метою статті є обґрунтування теоретичних положень щодо формування принципів побудови ринків послуг залізничного транспорту.

Спочатку необхідно зазначити, що на сьогодні ринок транспортних послуг залізничного транспорту має низку особливостей, які ускладнюють процес формування ринкового механізму функціонування залізничного транспорту у процесі структурних перетворень, до яких належать:

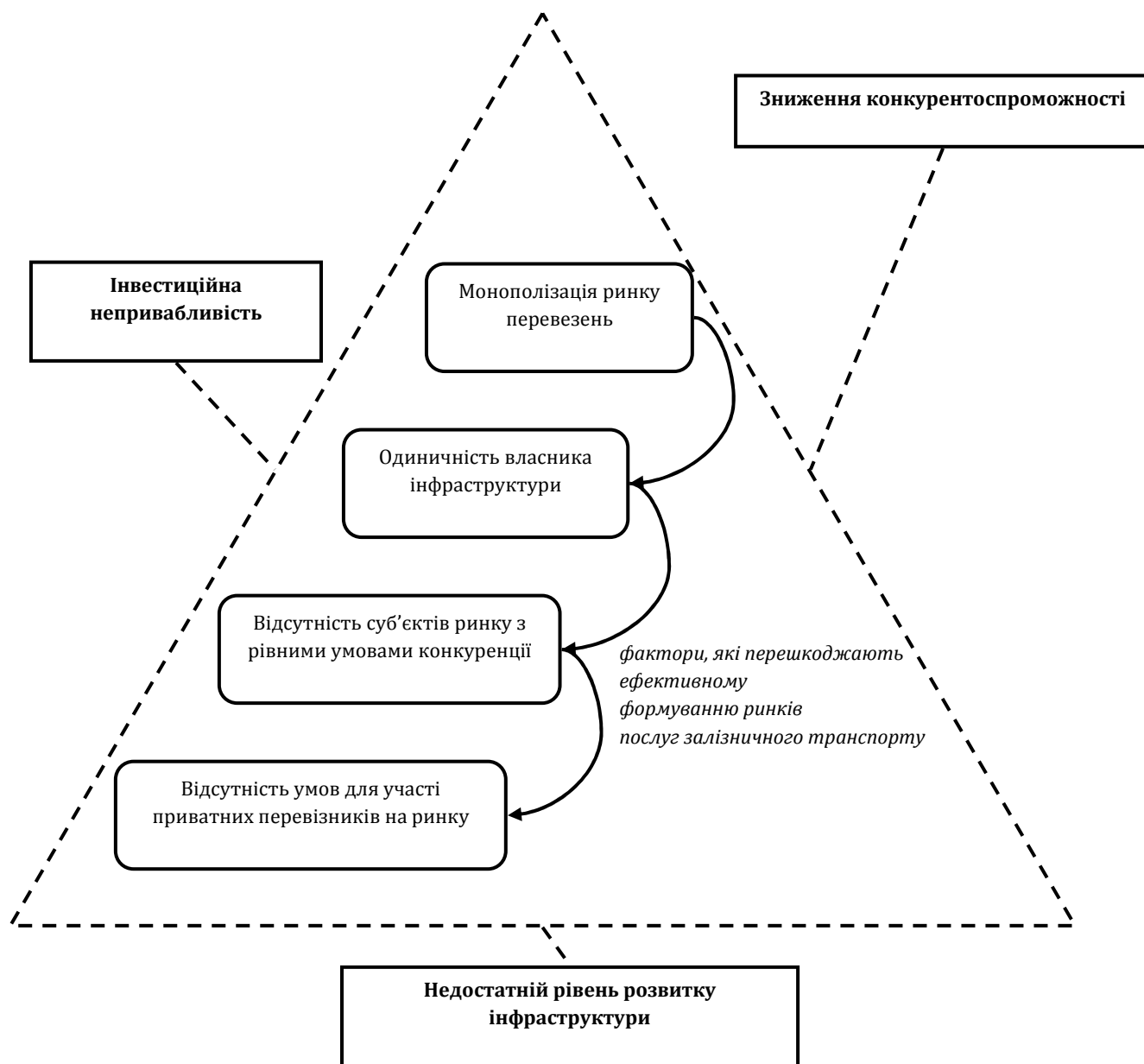
- функціонування монопольного ринку залізничних перевезень;
- одиничність перевізника у сфері залізничного транспорту;
- одиничність власника інфраструктури, що є одночасно перевізником;
- приналежність до «УЗ» основної частини парку рухомого складу;
- сумнівність активного розвитку конкурентного ринку послуг.

Крім цього, зниження обсягів інвестицій у галузь, високий ступінь зношення основних фондів, випереджаюче зростання цін у промисловості над зростанням залізничних тарифів вимагають негайного початку структурної реформи залізничного транспорту з метою:

- підвищення ефективності діяльності підприємств, установ та організацій залізничного транспорту загального користування;
- задоволення потреб споживачів у перевезеннях;
- розвитку конкурентного середовища на ринку залізничних перевезень;
- удосконалення системи управління залізничним транспортом шляхом розмежування господарських функцій і функцій державного управління;
- здійснення ефективного державного регулювання діяльності суб'єктів природних монополій;

- створення умов для розвитку конкуренції на суміжних з природною монополією ринках, у тому числі шляхом формування вертикально інтегрованих структур за видами діяльності (вантажних перевезень, пасажирських перевезень у внутрішньому та міжнародному сполученні, пасажирських перевезень у приміському та

регіональному сполученні, утримання та експлуатація інфраструктури, надання послуг локомотивної тяги, ремонту рухомого складу, будівництва та ремонту об'єктів інфраструктури, проведення науково-дослідних та дослідно-конструкторських робіт, утримання об'єктів соціальної сфери) [1].



**Рис. 1. Фактори, які перешкоджають ефективному формуванню ринків послуг залізничного транспорту**

Досягнення окресленої мети забезпечується шляхом реалізації наступних завдань:

- забезпечення глобальної конкурентоспроможності транспортної системи й залізничного транспорту як її складової частини;
- розвиток ефективних інвестиційних механізмів у галузі, що забезпечують розширене відтворення й зниження рівня зношування основних засобів, розробку й упровадження інноваційних транспортних і логістичних технологій, нарощування, відновлення й модернізацію

виробничих фондів залізничного транспорту (вагонів, локомотивів, вантажно-вивантажувальних засобів, складів і терміналів, елементів інфраструктури);

- створення стимулів для підвищення ефективності діяльності учасників (суб'єктів) ринку;
- розвиток ринку залізничних транспортних послуг на основі лібералізації державного регулювання галузі, розвитку конкуренції й створення рівних економічних умов з іншими видами транспорту, тобто формування транспортних ринків послуг.

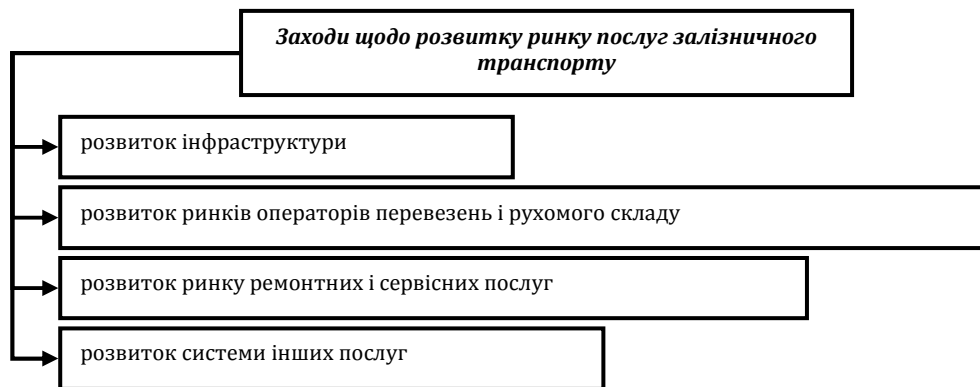
- На основі реалізації цих положень передбачається:
- досягнення інвестиційної привабливості галузі;
  - розвиток конкуренції й зниження монопольного становища;
  - підвищення ефективності і якості перевезень;
  - ліквідація перехресного субсидування;
  - удосконалювання нормативно-правового регулювання діяльності галузі;
  - забезпечення виконання заходів щодо інноваційного розвитку галузі.

Виконання поставлених цілей нерозривно пов'язане з завданням щодо чіткого визначення моделі ринку послуг залізничного транспорту.

З метою забезпечення поетапного розвитку ринку послуг залізничного транспорту необхідне впровадження наступних заходів:

- розвиток інфраструктури залізничного транспорту загального користування;

- розвиток ринків операторів перевезень і рухомого складу;
- розвиток системи послуг, які надаються власниками інфраструктури залізничного транспорту перевізникам, операторам рухомого складу й інших користувачів;
- розвиток ринку ремонтних і сервісних послуг;
- створення дієвих економічних механізмів, що стимулюють розвиток, відновлення, модернізацію виробничих фондів залізничного транспорту;
- забезпечення відповідно до законодавства гарантованого недискримінаційного доступу до послуг тимчасово-монопольного й природно-монопольного сегмента, у тому числі до інфраструктури залізничного транспорту, і до послуг інфраструктури залізничного транспорту загального користування перевізників і інших користувачів.



**Рис. 2.** Заходи щодо розвитку ринку послуг залізничного транспорту

Отже, об'єктивна необхідність створення конкурентного ринку залізничних перевезень визначає доцільність поділу функціонування інфраструктури й перевізної діяльності як головних умов директив ЄС, що вже закріплено в Номенклатурі витрат на залізничному транспорті. Це створює передумови для формування моделі ринку залізничних послуг, тобто визначення його структури.

До ринку залізничних послуг повинні належати ринки приміських, далеких пасажирських і вантажних перевезень, ринок послуг локомотивної тяги, ринок ремонту рухомого складу, будівництва та ремонту об'єктів інфраструктури. Формування цих ринків повинно здійснюватися поетапно в процесі реалізованих структурних перетворень від природно монопольного господарювання до конкурентного, представленого ринком монополістичної конкуренції. При цьому діяльність інфраструктури повинна здійснюватися переважно на монопольному ринку.

Перспективне створення зазначених компаній спрямоване, як вже зазначалось, на забезпечення прозорості витрат, ліквідації перехресного субсидування, формування економічно обґрунтованих тарифів. Ці проблеми повинні бути вирішені за допомогою внесення додаткових заходів, у тому числі і на законодавчому рівні, спрямованих на побудову взаємних перевізників із вантажовласниками з метою здійснення необхідних обсягів перевезень, що дозволять здійснювати перевізну діяльність в умовах повної компенсації доходів, що випадають, від державного регулювання тарифів.

У зв'язку з цим при формуванні ринків залізничних послуг перевезень повинні сегментуватися, і треба організувати їх саме на умовах конкурентного ринку в тих сегментах, де це можливо з виділенням ділянок мереж, де можуть формуватися умови конкуренції.

Наявність реальних передумов для створення таких ринків дозволить сконцентрувати власність у суб'єктів, які мають можливість її ефективного використання для одержання прибутку й економічного процвітання галузі з підтримкою національних інтересів. Найбільш ефективною формою ринків послуг на сучасному етапі є реалізація зазначених програм на умовах державно-приватного партнерства, що дозволить оптимізувати організацію перевезень на ринках транспортних послуг.

Водночас необхідно контролювати, щоб у ході проведення реформування ринок залізничних послуг не був сконцентрований у власності невеликої кількості монополістів (точніше, щоб не утворився олігопольний ринок). Тому для вирішення цієї проблеми держава повинна сприяти створенню правових умов, що ускладнюють монополізацію тих сфер діяльності, які потенційно можуть бути конкурентними. Тобто, для надання залізничними компаніями послуг, конкурентоспроможних порівняно з іншими видами транспорту, і досягнення якості обслуговування, що відповідає цінам різних сегментів ринку, межі регулювання повинні передбачати стимули для ефективності й інвестицій як в області перевезень, так і в області управління інфраструктурою.

Таким чином, конкуренція на ринку послуг залізничного транспорту стимулює зростання

ефективності і якості обслуговування, впровадження нововведень, вона стає засобом економічної безпеки країни, коли має прозорий і недискримінаційний характер при наявності конкуруючих суб'єктів та правової бази, що регулює взаємини між ними. У зв'язку

з цим, перспективою подальших досліджень є формування механізмів та методичних положень щодо безпосереднього формування ринків залізничних послуг в умовах структурних перетворень галузі.

### **Список літератури**

1. Про особливості утворення державного акціонерного товариства залізничного транспорту загального користування [Електронний ресурс] : закон України від 23.02.2012 р. № 4442-VI // Законодавство України. – Режим доступу: <http://zakon2.rada.gov.ua/laws/show/4442-17>.
2. Про внесення змін до Закону України "Про залізничний транспорт" [Електронний ресурс] : закон України від 23.02.2012 № 4443-VI // Законодавство України. – Режим доступу: <http://zakon2.rada.gov.ua/laws/show/4443-17>
3. Про схвалення Транспортної стратегії України на період до 2010 року [Електронний ресурс] : розпорядженням Кабінету Міністрів України від 20.10.2010 № 2174-р // Законодавство України. – Режим доступу: <http://zakon2.rada.gov.ua/laws/show/2174-2010-%D1%80>.
4. Про схвалення Концепції Державної програми реформування залізничного транспорту [Електронний ресурс] : розпорядження Кабінету Міністрів України від 27 грудня 2006 р. N 651-р // Офіційний сайт Одеської залізниці. – Режим доступу: <http://odz.gov.ua/people/conseption.php>.
5. Леонтьев, Р. Г. Формирование субъектов рынка железнодорожных транспортных услуг [Текст] / Р. Г. Леонтьев, В. В. Комарова, О. И. Некрасова // Вестник ТОГУ. – №3 (14). – 2009. – С. 115-122.
6. Титков, С. О. Перспективы развития операторских компаний в сфере железнодорожных грузовых перевозок [Текст] / С. О. Титков, Е. И. Плисова, Ф. И. Хусаинов // Бюллетень транспортной информации. – № 1. – 2005. – С. 24-28.
7. Лapidус, Б. М. Методическое обеспечение рыночных механизмов экономического управления на железнодорожном транспорте [Текст] / Б. М. Лapidус, Д. А. Мачерет, А. В. Рышков. – М., 2007. – 185 с.
8. Чайковська, Т. Удосконалення транспортного та інформаційного забезпечення логістичного вантажопотоку [Текст] / Т. Чайковська // Збірник наукових праць ДЕТУТ. Серія «Економіка і управління». – Вип. 19. - 2012. – С. 221-225
9. Підлісний, П. І. Економічні аспекти створення та діяльності операторської мультимодальної компанії – перевізника Укрзалізниці [Текст] / П. І. Підлісний, О. В. Кравчук // Економіст. – №3. – 2012. – С. 31-35.
10. Чеховська, М. Створення операторської мультимодальної компанії перевізника «Укрзалізниці» як складова розвитку конкурентного ринку транспортних послуг України [Текст] / М. Чеховська // Збірник наукових праць ДЕТУТ. Серія «Економіка і управління». – Вип. 14. – 2009. – С. 49-56.

### **РЕЗЮМЕ**

**Широкова Елена, Челядинова Наталья**

#### **Принципы построения рынков услуг железнодорожного транспорта**

Статья содержит теоретические положения относительно формирования рынков услуг железнодорожного транспорта при проведении реформирования в условиях жесткой конкурентной борьбы. Обоснована целесообразность создания новых субъектов транспортного рынка, выявленные проблемы, которые препятствуют эффективному формированию рынков услуг железнодорожного транспорта. Кроме этого, определены ожидаемые результаты и принципы построения этих рынков.

### **RESUME**

**Shyrokova Olena, Chelyadinova Natalia**

#### **Principles of market of railway transport**

The article contains a theoretical principles concerning the formation of the market of railway transport during the reform in a tough competition. The expediency of creation of new entities of the transport market is proved. The problems that hinder the effective formation of the market of railway transport are identified. In addition, the expectations and principles of these markets are determined.

**Стаття надійшла до редакції 9.10.2012 р.**