

Обруч Г. В., к.е.н.,
ст. викладач кафедри економіки та управління
виробничим і комерційним бізнесом,
Український державний університет залізничного транспорту

ОСОБЛИВОСТІ РОЗВИТКУ АТ «УКРЗАЛІЗНИЦЯ» В УМОВАХ ЛІБЕРАЛІЗАЦІЇ РИНКУ ЗАЛІЗНИЧНИХ ПЕРЕВЕЗЕНЬ

Започаткування і впровадження в Україні ініціативи лібералізації ринків, на яких функціонують природні монополії, відбувається протягом останніх років. Зокрема такого роду зміни зафіксовано на валютному ринку, у сфері постачання послуг електроенергії, на ринках землі сільськогосподарського призначення і безпосередньо послуг залізничного транспорту. Однак, якщо у перших двох випадках створено законодавчий базис і фактично розпочато процеси лібералізації, то відкриття ринку землі для іноземного капіталу і забезпечення допуску приватних операторів до залізничної інфраструктури загального користування наразі лише активно обговорюється.

Відтак найбільш масштабного обговорення на сьогодні набуло питання поділу залізничного монополіста на окремі компанії за напрямками діяльності і безпосередньо перспективи лібералізації ринку залізничних перевезень. Сама ідея розділення АТ «Укрзалізниця» на бізнес-сегменти не є новою. Оскільки стратегією розвитку залізничного транспорту розкрито можливі варіанти поділу залізничної компанії. Так, у стратегії на 2017-2021 рр. передбачалося створення п'яти бізнес-вертикалей: вантажні перевезення і логістика; пасажирські перевезення; інфраструктура; послуги локомотивної тяги; виробництво і сервіс [1]. У свою чергу стратегія розвитку АТ «Укрзалізниця» на 2019-2023 рр. містить сценарій її поділу на чотири бізнес-сегмента, зокрема: вантажні перевезення і логістика; пасажирські перевезення; інфраструктура; виробництво і сервіс [2]. При цьому, важливим є той факт, що діюча стратегія розвитку залізничного транспорту не передбачає чіткого відокремлення послуг

локомотивної тяги, що наводить на думку про невизначеність питання лібералізації тяги і допуску до магістральних колій приватних операторів.

Як зазначається, ініціатива лібералізації ринку послуг залізничного транспорту набуде практичного впровадження у випадку прийняття нового закону про залізничний транспорт, в якому визначено створення нової моделі ринку залізничних перевезень, аналогічної європейським залізничним системам. Законопроект визначає вимоги, обов'язки і права оператора інфраструктури, перевізника, також основні вимоги до рухомого складу та основи діяльності операторів рухомого складу. Що стосується конкурентного ринку, то законопроект передбачає, що здійснювати перевезення пасажирів і вантажів можуть перевізники всіх форм власності, які забезпечують тяговий рухомий склад. Такого роду діяльність з перевезення пасажирів і вантажів підлягатиме ліцензуванню. При цьому, до будь-яких видів перевезень застосовуватиметься вільне тарифоутворення [3].

Доступ до залізничної інфраструктури буде надаватися перевізникам на недискримінаційній основі. Умовою такого доступу буде наявність сертифіката безпеки і / або сертифіката авторизації. При цьому інфраструктура загального користування залишається в державній власності, її експлуатацію і утримання здійснює оператор інфраструктури. Розвиток інфраструктури загального користування буде здійснюватися за рахунок інвестиційної складової в тарифі на обов'язкові послуги з доступу до інфраструктури. Передбачається, що нагляд за недискримінаційним доступом до інфраструктури загального користування забезпечуватиме Національна комісія, що здійснює регулювання у сфері транспорту. Також однією з її функцій має стати регулювання тарифу на обов'язкові послуги доступу до інфраструктури загального користування [3].

Окрім цього, законопроект містить положення щодо врегулювання діяльності власників під'їзних колій; введення технічного розслідування залізничних транспортних пригод; встановлення правових основ технічного регулювання для забезпечення інтеперабельності (здатності залізничного

транспорту підтримувати безпечний рух); пропозиції щодо застосування нового підходу до забезпечення суспільно важливих перевезень [3].

Слід вказати, що ризикованість лібералізації ринку залізничних перевезень для залізничної галузі посилюється впливом притаманних їй внутрішніх загроз. Наразі АТ «Укрзалізниця» розвивається в умовах кризи, що виражається в негативній динаміці таких показників як: зниження частки компанії на транспортному ринку країни; падіння обсягів вантажних і пасажирських перевезень залізничним транспортом; посилення зношеності рухомого складу, скорочення його парку і зниження якісних показників його роботи; перевищення темпів списання рухомого складу над темпами його оновлення; погіршення стану залізничної інфраструктури; посилення проблеми неуккомплектованості і дефіциту кадрів для експлуатаційної діяльності; збитковість пасажирських перевезень і відсутність компенсації державою здійснення перевезень пільгових категорій населення; погіршення фінансових результатів діяльності АТ «Укрзалізниця» та ін.

Зважаючи на ряд перелічених проблем, нині АТ «Укрзалізниця» не в змозі конкурувати з приватними операторами на ринку залізничних перевезень. Наявність інституційних, технічних, інфраструктурних, кадрових та іншого роду прогалин в системі управління залізничною компанією на тлі відкриття ринку для доступу приватних операторів призведе до поглиблення існуючих проблем розвитку залізничного транспорту і виникнення нових перешкод функціонування вітчизняної залізничної галузі. Останнє може призвести до суттєвих негативних наслідків для національної економіки загалом.

При цьому важливо зазначити, що допуск приватної тяги не вирішить назрілі питання з перевезення вантажів залізничним транспортом, і проблеми, що накопичилися в АТ «Укрзалізниця», пов'язані з низькою ефективністю і катастрофічним зносом рухомого складу. Основною загрозою виділяють ризик приватизації прибуткових видів діяльності і націоналізації збиткових видів перевезень. Експерти прогнозують, що в результаті допуску приватної тяги великі вантажовласники отримають преференції, а малий і середній бізнес

навпаки постраждає. Оскільки великі компанії матимуть змогу забезпечувати маршрутні відправки своїх вантажів, а для середнього і малого бізнесу виникне проблема з відправленням вантажів, викликана погіршенням фінансового становища АТ «Укрзалізниця» і поглибленням проблем із повагонними і груповими вантажними відправленнями. Також невирішеними залишаються питання щодо фінансування утримання та розвитку залізничної інфраструктури і джерела субсидіювання пасажирських перевезень [4].

Таким чином, здійснення лібералізації ринку залізничних перевезень потребує виконання таких умов: розділення монополюно регульованих і конкурентних сфер діяльності залізничного транспорту; забезпечення вільного і рівного доступу транспортно-логістичних операторів до залізничної інфраструктури; розроблення продуманого і детального плану лібералізації ринку послуг тяги; створення інституційних умов для розвитку інституту приватної власності у сфері локомотивної тяги; формування моделі взаємодії учасників ринку залізничних перевезень; встановлення правової відповідальності операторів ринку послуг залізничного транспорту; приведення у відповідність до ринкових вимог тарифної політики в залізничній галузі; урегулювання питання щодо інвестування процесів розвитку залізничної інфраструктури; вирішення питання стосовно субсидіювання пасажирських перевезень залізничним транспортом; забезпечення інноваційного оновлення виробничо-ремонтної бази; подолання проблем своєчасності і надійності матеріально-технічного забезпечення розвитку залізничного транспорту.

Література:

1 Стратегія розвитку ПАТ «Укрзалізниця» 2017-2021 роки. - *publications.chamber.ua*: веб-сайт. URL: http://publications.chamber.ua/2017/Infrastructure/Session_4_Vasilevskiy.pdf (дата звернення: 16.11.2019).

2 Стратегія АТ «Укрзалізниця» на 2019-2023 роки. АТ «Укрзалізниця»: веб-сайт. URL: <https://uz.gov.ua/> (дата звернення: 16.11.2019).

3 ВРУ зареєструвала новий законопроект Про залізничний транспорт України. *event.promgruz.com*: *веб-сайт*. URL: <https://event.promgruz.com/uarailways/2019/09/07/vru-zareiestruvala-novyi-zakonoproiekt-pro-zaliznychnyi-transport-ukrainy/> (дата звернення: 10.11.2019).

4 Ахметов и Жеваго – поддерживают. Кому еще станет лучше от железнодорожной реформы? *Ліга. Бизнес: веб-сайт*. URL: <https://biz.liga.net/all/transport/article/ahmetov-i-jevago---podderjivayut-komu-esche-stanet-luchshe-ot-jeleznodorojnoy-refrmy> (дата обращения: 14.11.2019).

Шушкова Ю. В., *к.е.н., доцент*
доцент кафедри державних та місцевих фінансів,
Львівський національний університет імені Івана Франка

КОНЦЕПТУАЛЬНІ ВЗАЄМОЗВ'ЯЗКИ ТЕХНОЛОГІЧНОЇ МОДЕРНІЗАЦІЇ ТА ЕКОНОМІЧНОГО ЗРОСТАННЯ

Технологічна модернізація – процес складний, комплексний, різновекторний, залежить від чисельних внутрішніх і зовнішніх чинників, факторів та умов. Диференціюються також й стратегічні орієнтири та підходи, методи, механізми, інструменти державної політики в частині її стимулювання і забезпечення в залежності від поточного етапу соціально-економічного розвитку, бюджетних та ресурсних можливостей, гео економічного становища, якості інтелектуально-кадрового та кадрового потенціалу держави.

При дослідженні проблем державної політики забезпечення технологічної модернізації важливим моментом є, по-перше, розуміння актуальності та адекватності ситуації для здійснення відповідних якісних стратегічних і тактичних заходів; по-друге, селективність в організаційно-ресурсному забезпеченні державного регулювання та стимулювання інноваційно-технологічної активності. Мова йде про різні фази та типи економічного зростання, характерні для поточного етапу поступу національної економіки, і,