

JEL D43

Дикань В.Л., професор, завідувач кафедри економіки та управління виробничим і комерційним бізнесом Українського державного університету залізничного транспорту, д.е.н., професор

ПЕРЕДУМОВИ ТА ПЕРСПЕКТИВИ РОЗВИТКУ КОНКУРЕНТНОГО РИНКУ ПОСЛУГ ЗАЛІЗНИЧНОГО ТРАНСПОРТУ

Анотація. Досліджено потенційно конкурентні сегменти ринку послуг залізничного транспорту з точки зору наявності в цих сферах передумов для розвитку конкуренції. Розкрито передумови і перспективи формування конкурентного середовища на ринку послуг залізничного транспорту за напрямками надання послуг магістральних локомотивів, виготовлення, ремонту та сервісу рухомого складу, а також надання в користування вагонів.

Постановка проблеми. Реалізація анонсованих реформаційних змін на залізничному транспорті, спрямованих на формування конкурентного ринку залізничних перевезень і перетворення АТ «Укрзалізниця» у потужну бізнес-структуру та повноцінного гравця ринку транспортно-логістичних послуг на сьогодні обмежується низкою перешкод, пов'язаних із несформованістю належного нормативно-правового базису для впровадження запланованих організаційно-структурних реформ, зарегульованістю тарифної політики та ціноутворення на залізничному транспорті і невідповідністю встановлених тарифів фактичним витратам на організацію перевезень вантажів та пасажирів, невизначеністю потенційно конкурентних та суспільно значущих залізничних перевезень, а також механізмів фінансування утримання залізничної інфраструктури в належному стані та інструментів компенсації пільгових пасажирських перевезень.

Основні матеріали дослідження. В Україні потенційно конкурентними сегментами в залізничній галузі є надання послуг магістральних локомотивів, виготовлення, ремонту та сервісу рухомого складу, а також надання в користування вагонів, що обумовлює доцільність їх детального дослідження з точки зору можливостей для формування конкурентного ринку.

Наразі перспективним напрямом для розвитку конкурентних відносин у залізничній галузі є надання послуг магістральних локомотивів для здійснення вантажних перевезень. Важливим кроком у напрямі реалізації вказаної ініціативи є розроблення АТ «Укрзалізниця» спільно з державними органами влади пілотного проекту щодо допуску приватних локомотивів на окремі ділянки колій загального користування, що дозволить узгодити організаційні, технічні та технологічні аспекти функціонування на ринку декількох операторів локомотивної тяги і сформувати нормативно-правовий базис забезпечення повноцінної лібералізації ринку послуг магістральних локомотивів.

Бізнес активно підтримує реалізацію такої ініціативи і на сьогодні багатьма компаніями висловлено зацікавленість щодо отримання дозволу на використання власних вантажних магістральних локомотивів на коліях загального користування. Найбільшу зацікавленість висловили підприємства транспортно-логістичної, гірничо-металургійної, будівельно-промислової та аграрної галузей. Це дозволяє зробити висновок, що вказаний сегмент ринку надання послуг магістральних локомотивів для здійснення залізничних перевезень має значний потенціал для розбудови в перспективі конкурентного середовища в цій сфері.

Серед заходів щодо сприяння формуванню конкурентного ринку послуг магістральних локомотивів слід визначити такі як: виділення локомотивної складової тарифу на залізничні перевезення для забезпечення економічно обґрунтованого ціноутворення в галузі; створення незалежного органу безпеки на залізничному транспорті, що визначатиме вимоги до перевізників, здійснюватиме перевірку відповідності рухомого складу технічним вимогам, надаватиме ліцензії та сертифікати безпеки на виконання перевезень; застосування механізмів

державно-приватного партнерства і реалізації АТ «Укрзалізниця» та бізнесом спільних інвестиційних проєктів щодо модернізації та оновлення тягового рухомого складу, у т. ч. на основі участі бізнесу в ремонті локомотивів за рахунок постачання запасних частин, і в подальшому експлуатації відремонтованих тепловозів на ділянках, де здійснюються перевезення вантажів бізнесу; застосування лізингових умов співпраці АТ «Укрзалізниця» і бізнесу в напрямі закупівлі та використання тягового рухомого складу тощо.

Загалом формування конкурентного ринку надання послуг магістральних локомотивів дозволить подолати проблему дефіциту тягового рухомого складу і забезпечити його якісне інноваційне оновлення, прискорити оборот вагонів і скоротити час доставки вантажів.

На ринку надання послуг з користування вантажних вагонів вже наразі відбувається формування основних засад для розвитку конкуренції, про що свідчить зростання частки як загального, так і робочого парку вантажних вагонів, які належать приватним операторам.

Враховуючи існуючу ситуацію на ринку надання в користування вагонів, для інтенсифікації конкурентної боротьби між операторами рухомого залізничного складу з боку АТ «Укрзалізниця» необхідно: забезпечити оновлення парку вантажних вагонів, в тому числі і за рахунок створення можливості для отримання вагонного парку у лізинг; удосконалити механізм розподілу вагонів між вантажовідправниками за рахунок виключення можливості вибіркового ставлення під час надання в користування вантажовідправникам вагонів; запровадити систему контролю за санітарно-технічним та експлуатаційним станом рухомого залізничного складу, що надається в користування; розробити механізм забезпечення зворотного завантаження вагонів, зокрема, погодження залучення вагонів під подвійні операції, що сприяло б зниженню тарифів за користування вагонами; удосконалити механізм формування тарифів за надання в користування рухомого складу та чітко визначити обов'язки і відповідальність кожного з учасників ринку в процесі надання в оренду вагонів.

Стратегією розвитку АТ «Укрзалізниця» в найближчій перспективі передбачено здійснити чітке розмежування функцій підрозділів на функції експлуатації і ремонту рухомого складу (з подальшою передачею їх для виконання у відповідні бізнес-вертикалі). Зокрема, передбачено введення спеціалізації філій АТ «Укрзалізниця» та депо з ремонту рухомого складу, а також їх розподіл на пасажирські і вантажні. Така реструктуризація є передумовою для лібералізації ринку залізничних перевезень, оскільки має забезпечити приватним компаніям вільний доступ на знову виділений сегмент ринку «Виготовлення, ремонт та сервіс рухомого складу».

Відносно стану конкуренції в такому сегменті ринку, як «Виготовлення, ремонт та сервіс рухомого складу» слід зазначити, що, не дивлячись на досить невеликий час його відокремлення, вже наразі на ньому активно функціонують як філії АТ «Укрзалізниця», так і представники приватного бізнесу. Зокрема на ринку ремонту вантажних вагонів на сьогодні працюють 30 державних та 9 приватних підприємств, між якими існує висока конкуренція.

Щодо загальних тенденцій та перспектив розвитку цього сегменту, то, зважаючи на високий рівень зносу рухомого складу, відсутність у більшості приватних перевізників власних баз обслуговування рухомого складу, а також постійну необхідність якісного забезпечення процесу перевезень, сьогодні відповідні машинобудівні підприємства та спеціалізовані вагонні і локомотивні депо, що знаходяться як в приватній, так і державній власності, працюють з високим завантаженням та не встигають перекривати запити на ремонт як залізничних вагонів, так і локомотивів.

Яскравим свідченням відкритості сегменту та активного залучення до нього нових суб'єктів господарювання є також реалізація АТ «Укрзалізниця» проєкту щодо локалізації виробництва рухомого складу. За попередніми розрахунками Федерації роботодавців України, в реалізації цього проєкту братиме участь майже 150 промислових підприємств машинобудівної (серед них КВБЗ, «Інтерпайпа», Білоцерківський завод «Трібо», концерн «Електрон», «УКРІНМАШ» та ін.) та суміжних галузей України.

Зважаючи на зазначене можна з впевненістю стверджувати, що наразі даний сегмент ринку має всі ознаки сформованого конкурентного середовища. Цей сегмент є відкритим, має низькі бар'єри входу та потребує вільних спеціалізованих виробничих потужностей.

Ключовим підґрунтям для подальшого забезпечення конкуренції в даному сегменті є державна підтримка, яка, у свою чергу, повинна проявлятися в формуванні сприятливих умов для залучення інвесторів, створенні сприятливого інвестиційного клімату, удосконаленні інвестиційної політики країни, розробці заходів щодо зниження відсоткових ставок залучених коштів, розвитку державно-приватного партнерства та локалізованих виробництв за рахунок формування промислово-логістичних центрів. Одним із ключових інструментів державного стимулювання техніко-технологічного оновлення підприємств залізничного транспорту є застосування регресійного оподаткування прибутку, що повинно базуватися на узгодженості інтересів держави та підприємств залізничного транспорту.

Висновки. Таким чином, зважаючи на вище зазначене, слід вказати на наявність значного потенціалу для формування конкурентних умов функціонування підприємств залізничного транспорту і в подальшому розбудови конкурентної моделі ринку залізничних перевезень, аналогічної світовим моделям розвитку вказаного бізнес-сегменту. Однак, успішність досягнення визначеного завдання залежить від врахування перелічених напрямів інтенсифікації конкурентної боротьби між операторами рухомого залізничного складу з боку АТ «Укрзалізниця» і повноцінного використання потенціалу їх співпраці.