

Державне управління

УДК 658.114.45

Каюкін Василь Олексійович

*аспірант кафедри публічного управління та адміністрування
Київського національного торговельно-економічного університету*

Каюкин Василий Алексеевич

*аспирант кафедры публичного управления и администрирования
Киевского национального торгового-экономического университета*

Kayukin Vasil

*Graduate Student of the
Departments of Public Control and Administration of the
Kyiv National University Of Trade and Economics*

**РИНОК ЗАЛІЗНИЧНИХ ПЕРЕВЕЗЕНЬ В УКРАЇНІ: ПОЛІТИКА
ЛІБЕРАЛІЗАЦІЇ
РЫНОК ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫХ ПЕРЕВОЗОК В УКРАИНЕ:
ПОЛИТИКА ЛИБЕРАЛИЗАЦИИ
RAILWAY TRANSPORT MARKET IN UKRAINE: POLICY OF
LIBERALIZATION**

***Анотація.** У статті досліджується актуальність політики лібералізації на ринку залізничних перевезень в Україні. Розглядається світовий досвід та європейські концепції лібералізації ринку залізничних перевезень. Вказано на можливі наслідки політики лібералізації ринку залізничних перевезень в Україні.*

***Ключові слова:** залізничний транспорт, ринок залізничних перевезень, природна монополія, лібералізація.*

***Аннотация.** В статье исследуется актуальность политики либерализации на рынке железнодорожных перевозок в Украине.*

Рассматривается мировой опыт и европейские концепции либерализации рынка железнодорожных перевозок. Указано на возможные последствия политики либерализации рынка железнодорожных перевозок в Украине.

Ключевые слова: *железнодорожный транспорт, рынок железнодорожных перевозок, природная монополия, либерализация.*

Summary. *The article examines the relevance of the policy of liberalization in the market of rail transport in Ukraine. The world experience and European concepts of railway market liberalization are considered. The possible consequences of the policy of liberalization of the railway transportation market in Ukraine are pointed out.*

Key words: *railway transport, railway market, natural monopoly, liberalization.*

Важливими завданнями державної політики є комплексна модернізація економічних секторів та лібералізація державних монополій з метою підвищення їх ефективності. Розвинений ринок залізничних перевезень має особливий статус та суттєвою конкурентною перевагою сучасної макроекономіки. У зв'язку з цим дослідження проблем управління збалансованого розвитку ринку залізничних перевезень в контексті лібералізації є актуальною задачею.

Впровадження політики лібералізації на ринку залізничних перевезень має наступні результати:

1. Зміни в діяльності ринку залізничних перевезень;
2. Запроваджує зміни в процедурі державного управління та регулювання вводячи створенню незалежного регуляторного органу;
3. Доводить до зміни фінансово-економічних відносин, правах власності, структури управління та організаційно-економічної моделі функціонування самої монополії.

Аналізуючи світовий досвід ринків залізничних перевезень в окремих країнах, слід зазначити, що при лібералізації вдалося зменшити державні видатки. Однак, в жодній країні не пройдені усі етапи реформування на залізницях і реформи тривають. Такі країни як Індія, Китай та Туреччина, які мають вертикально-інтегровані монополії на ринку залізничних перевезень не розпочали реорганізацію своїх залізниць (табл. 1).

На даний момент існує дві моделі функціонування залізничного транспорту:

- Американська;
- Європейська.

Американська модель дозволяє існуванню на ринку декількох вертикально інтегрованих монополій, які оперують кожна на своїй інфраструктурі, однак з метою запобігання перехресному субсидюванню, пасажирські перевезення відокремлено в окрему компанію. З огляду на надто тісний зв'язок експлуатації та інфраструктури, поділ єдиної залізниці на компанії з перевезень та управління інфраструктурою вважається недоцільним. Американська модель функціонує в США, Японії та Канаді. Європейська модель, навпаки, передбачає пряме розділення на інфраструктурну та операторську компанії, відкритий несегрегаційний доступ третіх фірм-операторів та особливе регулювання галузі.

Європейський Союз, як економічний та політичний поширювач факторів на треті країни, в політиці лібералізації та реорганізації ринку залізничних перевезень є успішнішим. Наслідок – розвиток конкуренції. Однак, маючи спільне законодавство, країни-члени ЄС мають багато розбіжностей в процесі втілення на практиці європейської політики лібералізації.

Таблиця 1

Характеристика організаційно-економічних моделей залізничних компаній

Організаційно-економічна модель	Власники	Конкуренція	Умови доступу	Приклади країн
Вертикально інтегрована монополія	Інфраструктура і оператор — державні	Інтермодальна	Плата береться з кінцевих споживачів	Китай, Індія, Туреччина, Росія
Вертикальна інтеграція і дезінтеграція одночасно	Інфраструктура — приватна; оператори — приватні і або державні	Інтермодальна і внутрішньомодальна (паралельна, наскрізна, орендаторів з орендаторами, орендаторів з володарем)	Плата за користування залізничними шляхами	США, Канада, Японія
Вертикальне розділення на інфраструктурну та операторську компанії	Інфраструктура і оператори — приватні або приватні/державні	Інтермодальна і внутрішньомодальна (орендатори з орендаторами, орендарями, а також через ексклюзивні франшизи для послуг, що супроводжуються соціальною підтримкою)	Специфічні умови доступу користувачів, відкритий доступ до інфраструктури для третіх осіб	Узагальнена модель ЄС, окремі країни — члени ЄС, Австралія

Джерело: розроблено автором за даними [1]

Основою для процесу реформування європейських залізниць, були укладання Римського договору, прийняття Програми створення єдиного внутрішнього ринку ЄС, яка передбачала дерегулювання європейських транспортних ринків і стосувалася насамперед перевезень у міжнародних сполученнях, а також Директиви ЄС 91/440 і Білої книги «Стратегія відновлення життєздатності залізниць у країнах Європейського співтовариства» 1996 р. [2], в яких було передбачено розділення функцій утримання інфраструктури залізниць та організації експлуатаційної роботи.

Після цього Комісія ЄС прийняла ще чотири так звані залізничні пакети, ключове значення серед яких наразі має останній IV Залізничний пакет від 2012 р. і Директива 2012/34/EU «Встановлення єдиного залізничного ринку», метою яких є досягнення в повному обсязі встановлених раніше цілей завдяки пришвидшенню впровадження залізничної реформи в національні законодавства країн — членів ЄС (рис. 1).

Тобто, зробивши загальний огляд на лібералізацію ринку залізничних перевезень в Європейському союзі, можна виділити три напрями:

1. Розвиток залізничних перевезень є центральним фокусом у транспортній політиці Європейського Союзу протягом останніх 25 років;
2. Дерегуляція та відкриття ринку є основним напрямом політики, обраним ЄС для сприяння залізничних перевезень;
3. Після прийняття Першого та Другого «Залізничного пакету директив» було створено умови для конкуренції на ринку залізничних перевезень.

В сфері залізничних вантажних перевезень в Україні відбувається формування конкурентного середовища, з’являються нові компанії-оператори, які мають власні або орендовані вагони, що використовуються для забезпечення інтересів та задоволенню потреб власних фінансово-виробничих груп та інших вантажовласників. Роблячи висновок, на ринку залізничних перевезень вантажів природна монополія частково втрачається. Отже, розподіл видів діяльності Укрзалізниці на останньому третьому етапі втрати монополізації може включати:

1. Лібералізацію на ринку вантажних перевезень;
2. Лібералізацію на ринку пасажирських перевезень;
3. Лібералізацію локомотивної тяги;
4. Лібералізацію в сфері володіння та управління інфраструктурою.



Рис. 1. Програма залізничних перевезень ЄС

Джерело: розроблено автором за даними [3]

Процес структурного реформування та лібералізації ринку залізничних перевезень в Україні підтверджується наявністю наступних факторів. Реформування залізниці України були зафіксовані у Концепції та Програмі реструктуризації на залізничному транспорті України на 1998–2003 рр., що затверджена рішенням колегії Мінтрансу від 18 червня 1997 року № 14 та 18 серпня 1998 року, а потім через десять років у Державній цільовій програмі реформування залізничного транспорту на 2010–2019 роки, що затверджена Постановою КМУ від 16 грудня 2009 р. № 1390, та викладена в новій редакції Постановою КМУ від 26 жовтня 2011 р. № 1106. Наступним етапом було прийняття Закону України «Про особливості утворення публічного акціонерного товариства залізничного транспорту загального користування» від 23.02.2012 року № 4442-VI (Відомості Верховної Ради України (ВВР), 2012, № 49, ст.553). З ухваленням Постанови КМУ від 25.06.2014 р. № 200 «Про утворення публічного акціонерного товариства «Українська залізниця» процес реформування перейшов у дієву фазу, відповідно до якої з 1 грудня 2015 року було утворене ПАТ «Укрзалізниця».

Процес реформування системи залізничного транспорту наразі є об'єктивною необхідністю і важливим фактором на шляху пристосовуванню залізничного транспорту України до стандартів ЄС є застосування прозорих ринкових механізмів (рис.2).

Для реформування необхідно використовувати системний та комплексний підхід, що вдосконалює законодавчу базу та організаційну структуру. Отже, відкритий ринок залізничних перевезень для приватних компаній-операторів є актуальним питанням. Для втілення необхідно ввести інститут операторів, правила їх ліцензування, правила доступу до залізних колій та мереж тощо) [5]. Роблячи більш детальний аналіз політики лібералізації діяльності ринку залізничних перевезень, розглянемо окремо сектори залізниць.



Рис. 2. Програма залізничних перевезень ЄС

Джерело: розроблено автором за даними [4]

В оперуванні вантажними вагонами, ПАТ «Укрзалізниця», втратила

позиції монопольного середовища в процесі лібералізації на ринку вантажних перевезень. Існуючий інвентарний парк ПАТ «Укрзалізниця» обслуговує тільки 37% вантажів, інші - транспортуються в вагонах інших власників і залізниць (рис. 3). Ринок відкритий для фірм-операторів.

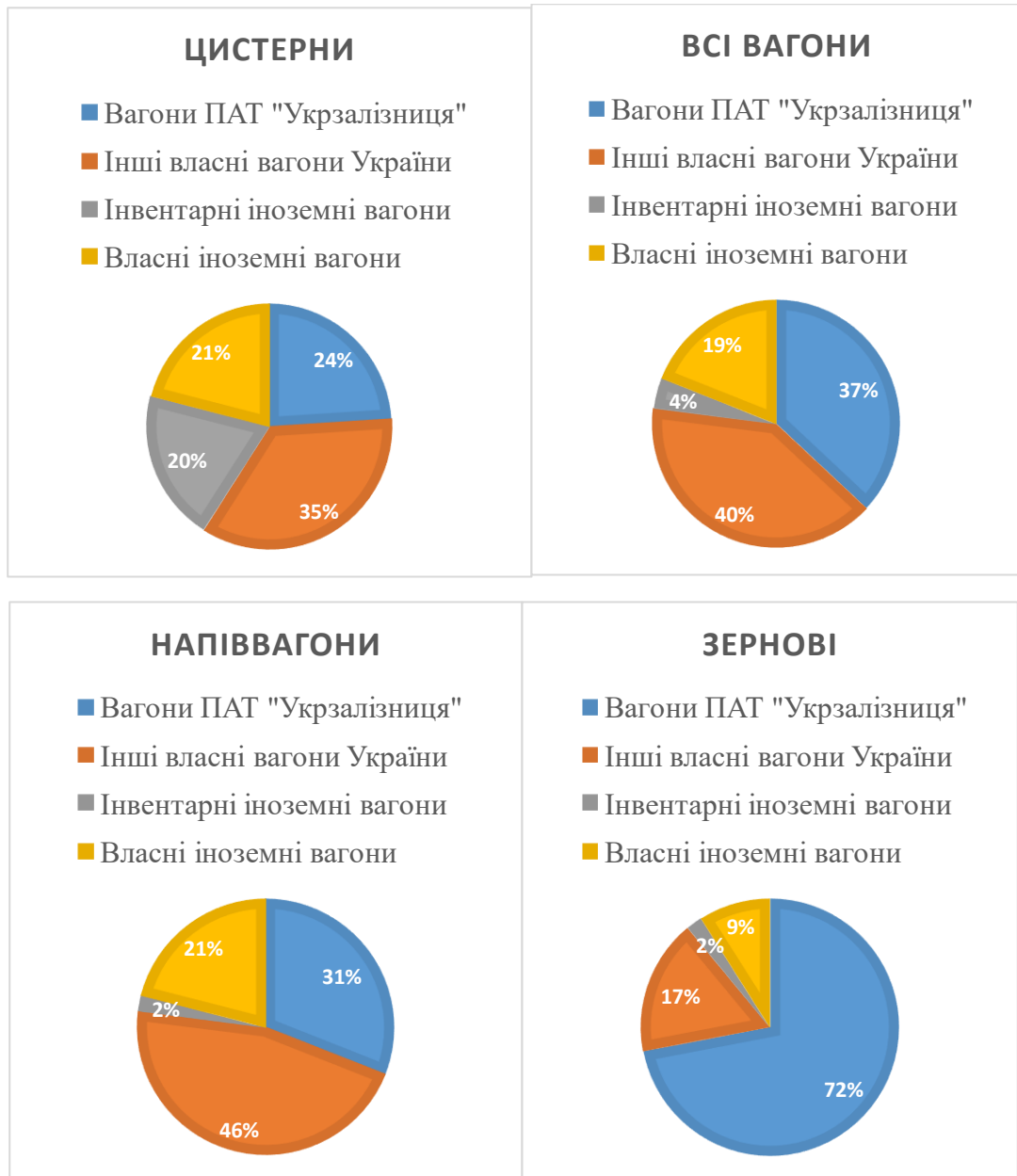


Рис. 3. Частка перевезень у різних типах вагонів

Джерело: розроблено автором

У цистернах Укрзалізницею перевозиться – 24%, іншими власниками – 35%, а іноземними цистернами (інвентарними і власними) – разом 41%. Вантажі у піввагонах перевозяться в залежності від власності: 31% -

Укрзалізницею, 46% - іншими вітчизняними власниками, решта 23% – іноземними. Щодо зернових вантажів, то тут поки що монополію на перевезення тримає Укрзалізниця – 72% інвентарних вагонів й лише 17% інших власників, 11% – іноземних.

Розпорядження КМУ від 1.02.2017 №64 поклало початок дерегуляції вагонної складової тарифу, тобто зміну тарифів на вантажні перевезення, які були регульовані державно до 2017 року. Адже державне регулювання тарифів доводило до заниження тарифів на вантажні перевезення, що спонукало дотуванню інших секторів економіки з боку Укрзалізниці.

Отже, оперуючись на кон'юктуру ринку, фірми-оператори на даний момент встановлюють самі плату за використання своїх вагонів. Оскільки локомотивна та інфраструктурна складові тарифу державно регульовані, для фірм-операторів для утвердження тарифу є вагонна складова. Однак, тарифи на залізницях підвищуються кожного року без урахування якості послуг. Рішенням даного питання є створення агентства або нацкомісію з регулювання тарифів на ринку вантажних залізничних перевезень та використання механізмів політики підвищення тарифів в координуванні з поліпшенням якості наданих послуг.

Слід зазначити, на даний час пасажирське залізничне машинобудування не розвивається, даному фактору сприяє відсутність на ринку залізничних пасажирських перевезень приватних операторів, оскільки забезпечення беззбитковості досягнута не була. З цього випливає, що лібералізація на ринку залізничних пасажирських перевезень є справою майбутнього.

Лібералізація в сегменті локомотивної тяги досягнута не була. Розвиток інституту приватної власності в сегменті магістральних локомотивів також є справою майбутнього, адже не розроблені правила недискримінаційних факторів поділу пропускнуої спроможності на залізничній інфраструктурі.

В цілому, незважаючи на різке зниження вартості основних фондів, український залізничний транспорт знаходиться у відносно сильному положенні. Україна посідає третє місце після Німеччини і Франції. За оперативними показниками залізничних перевезень Україна займає четверте місце в рейтингу країн Міжнародного союзу залізниць [5-6].

Слід зазначити, що в порівнянні з Європою, транспортна система України обернено пропорційна. Зокрема, на відміну від Європи, де переважає автомобільний транспорт, внутрішня транспортна система характеризується збільшенням частки залізниць в загальній структурі вантажообігу і меншою роллю інших видів транспорту.

Важка модель українського залізничного транспорту дозволяє підвищити продуктивність вантажних перевезень. Основні клієнти Укрзалізниці (УЗ) – це передусім металургійні, вугільні, гірничі, аграрні, машинобудівні підприємства, як правило, транспортують свою продукцію великими партіями, що в межах країни за відсутності облаштованої та зручної системи водних шляхів та автомагістралей раціонально організувати за допомогою залізниць.

Висновки. Виконані дослідження дозволяють зробити такі висновки. Політика лібералізації на залізничному транспорті України має впроваджуватися з урахуванням національних особливостей реформування та дотримання принципів суспільної ефективності, компромісу, гармонізації та балансу інтересів економічних суб'єктів та клієнтів залізниць.

Пасажирське залізничне машинобудування не розвивається, даному фактору сприяє відсутність на ринку залізничних пасажирських перевезень приватних операторів, оскільки забезпечення беззбитковості досягнута не була. З цього випливає, що лібералізація на ринку залізничних пасажирських перевезень є справою майбутнього.

Розвиток інституту приватної власності в сегменті магістральних

локомотивів також є справою майбутнього, адже не розроблені правила недискримінаційних факторів поділу пропускної спроможності на залізничній інфраструктурі, а отже і політика лібералізації в сегменті локомотивної тяги є відкритим питанням.

На ринку залізничних перевезень, процеси потребують орієнтації на клієнта та підвищення якості надання послуг, що пов'язано також з проблемами матеріально-технічного забезпечення та модернізацією сучасних підприємств, що працюють в сегменті залізничних перевезень.

Література

1. Recent Developments in Rail Transportation Services. Issues Paper. DAF/COMP/WP2(2013)6. Organisation for Economic Cooperation and Development. 10 May 2013.
2. White Paper: A strategy for revitalising the Community's railways http://europa.eu/documents/comm/white_papers/pdf/com96_421_en.pdf3
SNCF sets ridership record and moves the nation's economy forward [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <https://www.sncf.com/fr/groupe/finance>
3. Railways of the world. European railways reform. Three railway packages [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://1430mm.ru/node/216>
4. White Paper: Roadmap to a Single European Transport Area — Towards a competitive and resource efficient transport system [Електронний ресурс]. – Режим доступу: https://ec.europa.eu/transport/themes/strategies/2011_white_paper_en
5. Eitutis H. D., Nykyforuk O. I. & Karpov V. M. (2015). Zakhody nablyzhennia produktyvnosti zaliznyts Ukrainy do rivnia krain – lideriv Mizhnarodnoho soiuzu zaliznyts (MSZ). [Measures of approximation of productivity of railways of Ukraine to the level of the countries of the leaders

of the International Union of Railways]. Visnyk Dnipropetrovskoho natsionalnoho universytetu zaliznychnoho transportu im. akad. V. Lazariana - Bulletin of Dnipropetrovsk National University of Railway Transport named after. acad. V. Lazaryan. 10, 15-25 [in Ukrainian].

6. Eitutis H. D., Nykyforuk O. I. & Karpov V. M. (2014). Mizhnarodnyi vymir produktyvnosti zaliznychnoho transportu Ukrainy yak osnova vyboru napriamiv yoho modernizatsii [The international dimension of productivity of the railway transport of Ukraine as the basis of choice of directions of its modernization]. Ekonomist – Economist, 5, 63-68 [in Ukrainian].