

ПРОБЛЕМИ І ПЕРСПЕКТИВИ РОЗВИТКУ АТ «УКРЗАЛІЗНИЦЯ» В УМОВАХ ЛІБЕРАЛІЗАЦІЇ РИНКУ ЗАЛІЗНИЧНИХ ПЕРЕВЕЗЕНЬ

*Кондратюк М. В., к.е.н., доцент,
Обруч Г. В., к.е.н., ст. викладач,
Шушкова Є. В., магістр (УкрДУЗТ)*

У статті розглянуто ініціативу лібералізації ринків природних монополій, зокрема послуг залізничного транспорту. Проаналізовано стан та тенденції розвитку АТ «Укрзалізниця» і розкрито основні проблеми, притаманні наразі залізничній галузі. Розглянуто погляди експертів щодо перспективи лібералізації ринку послуг тяги і наслідків її впровадження. З'ясовано пріоритети розвитку залізничного транспорту і першочергові заходи щодо їх досягнення в умовах лібералізації ринку залізничних перевезень.

Ключові слова: лібералізація, залізничний транспорт, ринок залізничних перевезень, пріоритети, загрози лібералізації, першочергові заходи.

ПРОБЛЕМЫ И ПЕРСПЕКТИВЫ РАЗВИТИЯ АО «УКРЗАЛИЗНЫЦЯ» В УСЛОВИЯХ ЛИБЕРАЛИЗАЦИИ РЫНКА ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫХ ПЕРЕВОЗОК

*Кондратюк Н. В., к.э.н., доцент,
Обруч А. В., к.э.н., ст. преподаватель,
Шушкова Е. В., магистр (УкрГУЖТ)*

В статье рассмотрена инициатива либерализации рынков естественных монополий, в частности услуг железнодорожного транспорта. Проанализированы состояние и тенденции развития АО «Укрзалізниця» и раскрыты основные проблемы, присущие сейчас железнодорожной отрасли. Рассмотрены взгляды экспертов насчет перспектив либерализации рынка услуг тяги и последствий её внедрения. Выяснены приоритеты развития железнодорожного транспорта и первоочередные мероприятия по их достижению в условиях либерализации рынка железнодорожных перевозок.

Ключевые слова: либерализация, железнодорожный транспорт, рынок железнодорожных перевозок, приоритеты, угрозы либерализации, первоочередные мероприятия.

PROBLEMS AND PROSPECTS OF DEVELOPMENT JSC “UKRZALIZNYTSIA” IN THE LIBERALIZATION CONDITIONS OF THE RAILWAY TRANSPORTATIONS MARKET

*Kondratyuk N., Candidate of Economic Sciences, Associate Professor,
Obruch H., Candidate of Economic Sciences, Senior Lecturer,
Shushkova E., masters (USURT)*

The article deals with the liberalization of markets natural monopolies, in particular, rail transport services. It is established that in Ukraine the liberalization processes have

gained implementation in recent years, including in the field of regulation foreign exchange transactions, electricity supply and the market of freight cars. The state and development trends of JSC "Ukrzaliznytsia" are analyzed and the main problems inherent in the railway industry are revealed. The most catastrophic manifestations were such problems as: a decrease in the share of railway transport enterprises in the transport market of the country; increased wear and tear of rolling stock and railway infrastructure; reduction of the rolling stock fleet of railway transport; an increase in the length of unsuitable railway infrastructure; exceeding the rate of write-off of rolling stock fleet over the pace of its renewal; strengthening the problem of understaffing and shortage of personnel for operational activities; loss of passenger traffic; deterioration of financial results of JSC "Ukrzaliznytsia"; a decrease in the quality performance of rolling stock and the like. The views of experts on the prospects of liberalization of the traction services market and the consequences of its implementation are considered. Priorities of the development railway transport and priority measures for their achievement in the liberalization conditions of the market railway transportations are found out. Now strategic priorities of development railway transport are: achievement of steady competitive positions of railway transport in the national and international markets; satisfaction of needs of consumers in transportations by rail in due volume and high quality; achievement of investment appeal of railway transport; formation of the devoted and intellectually developed team of workers; achievement of innovative and technological leadership of railway transport; formation of innovation-developed and technically advanced production and repair base of railway transport development; improving energy and resource efficiency of business processes on railway transport, etc. Their achievement depends on the effect of threats posed by liberalisation of the rail market, and a set of effective measures for their implementation.

Keywords: *liberalization, railway transport, railway transportations market, priorities, threats of liberalization, priority measures.*

Постановка проблеми. Протягом останнього десятиліття на залізничному транспорті анонсуються кардинальні реформаційні зміни, спрямовані на перетворення АТ «Укрзалізниця» в потужного гравця ринку транспортно-логістичних послуг, здатного до зайняття лідируючих позицій у галузі при відкритті ринку залізничних перевезень, і забезпечення його стійкого розвитку. Досягнення визначених орієнтирів планується здійснити за рахунок формування потужної бізнес-структури, до складу якої мають ввійти три окремі компанії – оператори інфраструктури, вантажних та пасажирських перевезень, що, відповідно, потребує здійснення лібералізації локомотивної тяги з метою демонополізації ринку послуг залізничного транспорту.

Попри визначені перспективи нині процеси реформування залізничної галузі не дали очікуваних позитивних результатів,

що зумовлено як уповільненням реформаційних змін на державному рівні, так і посиленням опору внутрішньосистемної структури управління залізничною галуззю. Як результат наразі залізнична галузь функціонує в умовах кризи, поглиблення якої може відбутися внаслідок непродуманої і хаотичної лібералізації ринку. Тому вагомого значення набуває визначення проблем і перспектив розвитку залізничного транспорту в умовах лібералізації ринку залізничних перевезень.

Аналіз останніх досліджень і публікацій. Дослідженню проблем і визначенню перспективних напрямів розвитку залізничного транспорту в умовах реформування галузі присвячено праці багатьох вчених, серед яких: В.Л. Дикань, Ю.В. Єлагін, Н.Є. Каличева, М.В. Корінь, О.І. Никифорок, В.О. Овчиннікова, Б.Б. Остапюк, О.М. Полякова, І.В. Токмакова та ін. [1-11].

Виділення невирішених частин загальної проблеми. Віддаючи належне науковим напрацюванням вчених щодо забезпечення розвитку залізничного транспорту в умовах реформування, наразі актуалізується здійснення аналізу проблем залізничного транспорту і перспектив його розвитку на етапі впровадження ініціативи лібералізації ринку залізничних перевезень і формування конкурентного середовища в цій сфері. Це і визначило **мету статті** – уточнення пріоритетів розвитку АТ «Укрзалізниця», з'ясування загроз його функціонуванню і визначення першочергових заходів щодо забезпечення стійкого розвитку залізничного транспорту в умовах лібералізації ринку залізничних перевезень та трансформації бізнес-середовища галузі.

Виклад основного матеріалу. Здійснення в Україні лібералізації ринків, на яких присутні природні монополії, відбувається протягом останніх років. Зокрема відкриття валютного ринку було розпочато прийняттям відповідних законодавчих змін у лютому 2019 р. Було скасовано обов'язковий продаж компаніями валютної виручки, а також – обов'язкове резервування гривні для купівлі іноземної валюти (з 20 червня 2019 р. не є обов'язковою умовою продаж 30 % валютної виручки на міжбанківському валютному ринку). Крім цього дозволено купівля іноземної валюти за кредитні кошти, яку можна здійснити за дорученням або заявою клієнтів за рахунок коштів у гривнях, залучених ними в формі кредиту; скасована заборона на виплату дивідендів іноземним учасникам, що покращує інвестиційний клімат в країні; відмінено ліміт на репатріацію коштів від продажу цінних паперів, який раніше становив 5 млн євро в місяць тощо. Подальші кроки щодо лібералізації валютного ринку мають стосуватися зняття лімітів щодо інвестування фізичних осіб за кордон, скасування заборони кредитування нерезидентів у гривні, розрахунку за облігаціями внутрішньої державної позики у валюті тощо [12].

На початку липня 2019 р. в Україні запущено механізм лібералізації ринку постачання послуг електроенергії, впровадження якого ініційовано в травні 2017 р. Попри попередження експертів щодо технічної неготовності до відкриття ринку електроенергії, високого рівня його монополізації і як наслідок посилення ризику неконтрольованого росту цін на енергоресурси, ініціативу все ж таки було затверджено. Проте, доки що повноцінного відкриття цього ринку не відбулося, оскільки в країні основними постачальниками електроенергії залишаються два ключових гравців ринку – державне підприємство «Енергоатом» і приватний енергохолдинг ДТЕК, які здійснюють 70 % всієї енергогенерації в країні. На перехідний період реформи (до 2021 р.) основними постачальниками електроенергії для населення, малого бізнесу та бюджетних організацій стануть так звані постачальники універсальних послуг, які фактично є дочірніми підприємствами обласних енергопостачальних компаній [13]. Так, наприклад, акціонерний капітал ПрАТ «Харківенергозбут», який є правонаступником Акціонерної компанії «Харківобленерго» в частині прав та обов'язків, визначених Законом України «Про ринок електричної енергії», розподілено таким чином: 65 % належить державі в особі Фонду державного майна України; 29,79 % - Garenzia Enterprises Limited (Кіпр); 5,21 % - іншим юридичним та фізичним особам [14].

Також, варто відзначити ініціативу щодо відкриття ринку землі і можливості її вільного продажу. Наразі цей процес призупинено, зокрема заборонено здійснювати продаж землі сільськогосподарського призначення до 1 січня 2020 р. У разі прийняття законопроекту щодо змін у системі обігу земель сільськогосподарського призначення, починаючи з 1 жовтня 2020 р. цей ринок буде відкритим для іноземного капіталу [15]. Однак, попри перспективу збільшення валютних надходжень до бюджету країни від продажу землі,

лібералізація цього ринку несе низку загроз, пов'язаних як із спекулятивними операціями на ринку, так і з ризиком послаблення конкурентних позицій вітчизняного аграрного комплексу на світовому сировинному ринку.

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 [16]. У свою чергу стратегія розвитку АТ «Укрзалізниця» на 2019-2023 рр. містить сценарій її поділу на чотири бізнес-сегменти, зокрема: вантажні перевезення і логістика; пасажирські перевезення; інфраструктура; виробництво і сервіс [17]. 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 набуває 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 [18].

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 [18].

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 [18].

Детальне вивчення процесів лібералізації вітчизняних ринків дає змогу зрозуміти, що на сьогодні в країні лібералізація розглядається без глибокого розуміння суті процесів. Оскільки необхідно враховувати, що загалом існує два механізми регулювання ринку: перший

– державне регулювання, який зараз діє в Україні в деяких сегментах економіки, зокрема на ринку землі, електроенергії та газу, залізничних перевезень, і другий – конкуренція як саморегулюючий механізм ринку. Перехід від державного регулювання до лібералізації в умовах відсутності конкуренції є доволі ризикованим заходом. Оскільки в результаті таких змін виникає ймовірність отримання третього сценарію регулювання ринку – саморегулююча монополія, що може призвести до підвищення цін і погіршенні якості послуг. Тому лібералізація будь-якого сектору економіки є ефективною у випадку наявності конкуренції на ринку, тобто функціонування на ньому, окрім монопольної структури, інших економічних гравців.

Крім цього ризикованість лібералізації ринку залізничних перевезень для вітчизняної залізничної галузі посилюється впливом притаманних їй внутрішніх загроз. Оскільки наразі АТ «Укрзалізниця» розвивається в умовах кризи, що виражається в негативній динаміці таких показників як [5; 8; 19-21]:

- зниження частки АТ «Укрзалізниця» на транспортному ринку країни (з 71 % у 2008 р. до 63 % у 2018 р. без урахування трубопровідного транспорту);

- падіння обсягів перевезень вантажів залізничним транспортом (з 498,8 млн т у 2008 р. до 322,3 млн т у 2018 р., зокрема найбільшим падінням характеризуються перевезення таких видів вантажів як вугілля, зернові, мінеральні будівельні матеріали та ін.);

- зниження обсягів пасажирських перевезень залізничним транспортом (з 445,6 млн осіб у 2008 р. до 158,0 млн осіб у 2018 р.);

- посилення зношеності рухомого складу (у 2018 р. знос тепловозів склав 97 %, електровозів – 90 %, вантажних вагонів – 92,7 %, пасажирських вагонів – 92,6 %, електропоїздів постійного та змінного струму – 83,7 % і 91,6 %; дизель-поїздів –

97,2 %, рейкових автобусів – 26,5 %);

- скорочення парку рухомого складу залізничного транспорту (за 2008-2018 рр. парк локомотивів скоротився на 19 %, вагонів – 20 %, зокрема вантажних вагонів – на 19 %, пасажирських вагонів – на 43 %);

- перевищення темпів списання парку рухомого складу над темпами його оновлення (у 2018 р. придбано 15 од. локомотивів, 3351 од. вантажних і 8 од. пасажирських вагонів, у свою чергу списано близько 17 тис. од. вантажних вагонів і 100 од. пасажирських вагонів);

- зниження якісних показників роботи рухомого складу (зниження середньодобової продуктивності вантажного вагона з 5219 ткм нетто в 2008 р. до 3497 ткм нетто в 2018 р.; зростання обігу вантажного вагона з 6,04 діб у 2008 р. до 10,35 діб у 2018 р.; збільшення простою вагонів під однією вантажною операцією з 35,8 год у 2008 р. до 66,55 год у 2018 р.; у свою чергу незначним збільшенням характеризується лише показник середньодобової продуктивності локомотива з 1194 тис. ткм брутто в 2008 р. до 1227 тис. ткм брутто в 2018 р.);

- погіршення стану залізничної інфраструктури (станом на кінець 2018 р. протяжність колій з простроченими термінами реконструкції досягла 2488,1 км, капітального ремонту потребують 7690,2 км, у т.ч. головних колій – 6003,4 км, станційних і спеціальних колій – 1686,8 км; 4339 стрілочних переводів укладені з порушенням технічних умов; експлуатується 150,723 тис. шт. дефектних рейок, 244 км головних колій з куцковою непридатністю дерев'яних шпал);

- посилення проблеми неуккомплектованості і дефіциту кадрів для експлуатаційної діяльності (рівень забезпеченості кадрами робітничих професій оцінюють у 20-30 % від нагальної потреби);

- збитковість пасажирських перевезень (щорічні збитки від здійснення перевезень пасажирів оцінюють в 10 млрд грн) і відсутність компенсації державою здійснення перевезень пільгових категорій

населення (у 2018 р. АТ «Укрзалізниця» недоотримано 300,8 млн грн, у свою чергу компенсаційні виплати досягли лише 22,8 % від загально рівня витрат у цьому напрямі);

- погіршення фінансових результатів діяльності АТ «Укрзалізниця» (якщо в 2008 р. прибуток склав 186,5 млн грн, а в 2012 р. – 833,8 млн грн, то в 2015 р. понесено збиток у розмірі 16781,9 млн грн, 2018 р. закінчився отриманням прибутку на рівні 203,8 млн грн) 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.

Наразі АТ «Укрзалізниця» є єдиним перевізником, який може використовувати власні локомотиви на залізничних коліях загального користування, і контролює доступ до об'єктів інфраструктури. Зокрема протягом 2017-2018 рр. товариство займало монопольне становище на ринку надання послуг магістральних вантажних локомотивів у межах України із часткою 100 %. Як виключення – ПрАТ «Івано-Франківськцемент», яке отримало експериментальний дозвіл від АТ «Укрзалізниця» на користування власним локомотивом на дільниці Ямниця – Ходорів [22].

Експерти зазначають, що за п'ять років не вдасться здійснити повноцінну лібералізацію ринку залізничних перевезень. Оскільки допоки що не вирішена низка важливих питань, як нормативно-правового змісту, так і практичного характеру функціонування

конкурентного ринку в цьому сегменті. Необхідно насамперед здійснити дерегуляцію тарифів не тільки в частині вагонної складової, але й в інших складових тарифу, і встановити вільне ринкове ціноутворення. Це дасть змогу АТ «Укрзалізниця» оновити парк локомотивів, який сьогодні зношений на більш ніж 90 %. Лише після цього розпочинати лібералізацію послуг тяги. Оскільки нині національний перевізник не в змозі витратити колосальні ресурси на сертифікацію інших локомотивів. У такому випадку приватні компанії, які матимуть бажання інвестувати у цей ринок, будуть змушені надати власний тяговий рухомий склад на умовах лізингу в користування АТ «Укрзалізниця». Тобто практично лібералізація ринку призведе до фінансового лізингу для приватних компаній у цій сфері [23].

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 переваги, 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 [24].

Зважаючи на потребу цільового субсидіювання розвитку залізничної

інфраструктури і безпосередньо компенсаційних виплат у зв'язку з збитковістю пасажирських перевезень державі належить координаційно важлива роль у забезпеченні розвитку вітчизняного залізничного транспорту і формування конкурентного середовища в галузі. Активна участь держави у створенні, розвитку й обслуговуванні транспортної інфраструктури передбачає виконання загалом трьох основних функцій [6]: власника і провайдера транспортної інфраструктури; регулятора функціонування транспортної інфраструктури; джерела підтримки процесів інвестування та формування необхідних інституціональних умов функціонування транспортної інфраструктури. Зокрема в питаннях державної власності стосовно транспортної інфраструктури розрізняють такі два аспекти, як: державна власність на транспортну інфраструктуру і обслуговування об'єктів транспортної інфраструктури державними або приватними організаціями (контракт на управління). Щодо першого із аспектів слід зазначити, що в практиці світової економіки приналежність прав власності на транспортну інфраструктуру приватним особам зустрічається надзвичайно рідко, особливо стосовно мереж різних видів транспорту. Одночасно з цим (загалом по галузі) має обмежене застосування і практика обслуговування приватним сектором за договором концесії об'єктів транспортної інфраструктури, що перебувають у державній власності.

Загалом здійснення лібералізації ринку залізничних перевезень потребує виконання таких умов: розділення монополювано 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 субсидювання пасажирських перевезень залізничним транспортом; забезпечення інноваційного оновлення виробничо-ремонтної бази; подолання проблем своєчасності і надійності матеріально-технічного забезпечення розвитку залізничного транспорту.

Ґрунтуючись на вищезазначеному, слід вказати, що лібералізація ринку залізничних перевезень має відбуватися по чітко продуманому та узгодженому сценарію, враховувати ймовірність виникнення низки додаткових загроз і поглиблення кризових явищ у галузі. Наразі стратегічними пріоритетами розвитку залізничного транспорту є: досягнення стійких конкурентних позицій залізничного транспорту на національному та міжнародному ринках; задоволення потреб споживачів у залізничних перевезеннях у належному обсязі та високій якості; досягнення інвестиційної привабливості залізничного транспорту; формування відданої та інтелектуально розвиненої команди працівників; досягнення інноваційно-технологічного лідерства залізничного транспорту; формування інноваційно розвиненої і технічно досконалої виробничо-ремонтної бази розвитку залізничного транспорту; підвищення енерго- та ресурсоефективності бізнес-процесів на залізничному транспорті та ін. Їх досягнення, у свою чергу, залежить від врахування впливу загроз, зумовлених лібералізацією ринку залізничних перевезень, і розроблення комплексу дієвих заходів щодо їх реалізації, які детально розкрито на рис. 1.

Проблеми транспортного комплексу України

| <i>Пріоритети розвитку залізничного транспорту</i> | | | |
|---|---|--|--|
| досягнення стійких конкурентних позицій залізничного транспорту на національному та міжнародному ринках | задоволення потреб споживачів у залізничних перевезеннях у належному обсязі та високій якості | досягнення інвестиційної привабливості залізничного транспорту | формування відданої та інтелектуально розвиненої команди працівників |
| інноваційно-технологічного лідерства залізничного транспорту | формування інноваційно розвиненої і технічно досконалої виробничо-ремонтної бази розвитку залізничного транспорту | | підвищення енерго- та ресурсоефективності бізнес-процесів на залізничному транспорті |
| <i>Загрози розвитку залізничного транспорту в умовах лібералізації</i> | | | |
| зниження конкурентоспроможності вітчизняного залізничного транспорту на внутрішньому транспортно-логістичному ринку і послаблення конкурентних позицій на світовому ринку | збільшення інфраструктурних обмежень розвитку залізничного розвитку, погіршення стану інфраструктури і збільшення вузьких місць | | посилення дефіциту окремих видів рухомого складу, зокрема локомотивів |
| низька адаптованість системи тарифоутворення на залізничному транспорті вимогам конкурентного середовища | | прогресивне відставання темпів розвитку вітчизняного сектору залізничних перевезень порівняно з показниками залізничних систем інших країн | |
| недосконалість системи державного регулювання залізничного транспорту | низький рівень ефективності та конкурентоспроможності локомотивного парку залізничної компанії порівняно з приватним | невизначеність моделі взаємодії учасників надання інтегрованих залізничних послуг | |
| невизначеність прав та обов'язків операторів інфраструктури, рухомого складу, перевізної діяльності та інших учасників ринку | втрата рентабельних напрямів залізничних перевезень і погіршення фінансового стану залізничної компанії | посилення соціального тягаря залізничної компанії в напрямі здійснення соціальних перевезень залізничним транспортом і необхідності утримання об'єктів соціальної інфраструктури | |
| <i>Першочергові заходи щодо забезпечення стійкого розвитку залізничного транспорту в умовах лібералізації ринку залізничних перевезень</i> | | | |
| формування інституційно досконалого середовища розвитку залізничного транспорту | розроблення і впровадження дієвої системи корпоративного управління у сфері залізничного транспорту | дотримання правил професійної етики на конкурентному ринку залізничних перевезень | |
| впровадження дієвих антикорупційних заходів на залізничному транспорті | удосконалення кредитної політики на залізничному транспорті і здійснення оптимізації кредитного портфеля | підвищення соціальної захищеності персоналу і його вмотивованості до виконання необхідних обсягів | |
| забезпечення фінансової прозорості діяльності залізничного транспорту | удосконалення системи розподілу парку вагонів і тягового рухомого складу в залізничній галузі | оновлення і модернізації рухомого складу та залізничної інфраструктури | |
| розроблення стратегії управління економічною безпекою залізничного транспорту | удосконалення тарифної політики у сфері залізничного транспорту, зокрема на основі впровадження досконалого механізму формульного тарифоутворення | подолання інфраструктурних розривів у залізничній мережі | |
| модернізація інформаційних технологій, формування цифрових платформ для забезпечення інформаційної інтегрованості на ринку залізничних перевезень | | розроблення дієвого компенсаційного механізму пільгових пасажирських перевезень і налагодження діалогу з місцевими органами влади | |
| розроблення довгострокової стратегії інвестиційної діяльності залізничного транспорту | реконструкція і капітальне відновлення залізничної інфраструктури | розбудова транспортно-логістичної інфраструктури, у т.ч. термінальних комплексів і транспортних коридорів | |
| використання сучасних механізмів інвестування розвитку залізничного транспорту, зокрема державно-приватного партнерства, імпаکت-інвестування | | | розширення напрямів високошвидкісного пасажирського сполучення |

Рис. 1. Першочергові заходи щодо забезпечення стійкого розвитку залізничного транспорту в умовах лібералізації ринку залізничних перевезень

До пріоритетних заходів щодо залізничного транспорту в умовах забезпечення стійкого розвитку лібералізації ринку залізничних перевезень

відносяться: формування інституційно досконалого середовища розвитку залізничного транспорту; розроблення і впровадження дієвої системи корпоративного управління у сфері залізничного транспорту; дотримання правил професійної етики на конкурентному ринку залізничних перевезень; впровадження дієвих антикорупційних заходів на залізничному транспорті; удосконалення кредитної політики на залізничному транспорті і здійснення оптимізації кредитного портфеля; підвищення соціальної захищеності персоналу і його вмотивованості до високопродуктивної праці; забезпечення фінансової прозорості діяльності залізничного транспорту; удосконалення системи розподілу парку вагонів і тягового рухомого складу в залізничній галузі; виконання необхідних обсягів оновлення і модернізації рухомого складу та залізничної інфраструктури; розроблення стратегії управління економічною безпекою залізничного транспорту; удосконалення тарифної політики у сфері залізничного транспорту, зокрема на основі впровадження досконалого механізму формульного тарифоутворення; подолання інфраструктурних розривів у залізничній мережі; модернізація інформаційних технологій, формування цифрових платформ для забезпечення інформаційної інтероперабельності на ринку залізничних перевезень; розроблення дієвого компенсаційного механізму пільгових пасажирських перевезень і налагодження діалогу з місцевими органами влади; розроблення довгострокової стратегії інвестиційної діяльності залізничного транспорту; реконструкція і капітальне відновлення залізничної інфраструктури; розбудова транспортно-логістичної інфраструктури, у т.ч. термінальних комплексів і транспортних коридорів; використання сучасних механізмів інвестування розвитку залізничного транспорту, зокрема державно-приватного партнерства, імпаکت-інвестування;

розширення напрямів високошвидкісного пасажирського сполучення та ін.

Висновки. Реформування інфраструктурних галузей є довгостроковим, складним і суперечливим процесом, особливо якщо воно супроводжується штучним уповільненням реформ, ускладнюючи ситуацію, яка склалася в галузі, що й відбувається наразі в країні. Лібералізація ринку залізничних перевезень, яка запланована на найближчі декілька років, потребує створення відповідного інституційного підґрунтя і подолання низки назрілих проблем розвитку галузі, зокрема зниження корупції і впливу окремих політичних груп на механізм функціонування галузі. Інакше одночасна перебудова системи управління залізничною галуззю і відкриття ринку для приватних операторів може мати непередбачувані наслідки втрати рентабельних напрямів вантажних перевезень, посилення соціального навантаження на залізничну компанію і погіршення стану залізничної інфраструктури та рухомого складу. Попередження такого роду негативних наслідків потребує зваженого і продуманого комплексу заходів щодо удосконалення політики у сфері управління залізничною галуззю. З огляду на це розкрито першочергові заходи щодо забезпечення стійкого розвитку залізничного транспорту в умовах лібералізації ринку залізничних перевезень і формування конкурентного бізнес-середовища галузі.

ПЕРЕЛІК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ

1 Дикань В. Л. Індустріально-інноваційні центри як основа технологічного розвитку українських залізниць. / В. Л. Дикань // Вісник економіки транспорту і промисловості. - 2017. - № 58. - С. 7-9.

2 Дикань В. Л. Удосконалення механізмів державного управління розвитком залізничної галузі України у євроінтеграційному просторі. / В. Л. Дикань,

Г. Є. Островерх // Вісник економіки транспорту і промисловості. - 2018. - № 62. - С. 11-19.

3 Єлагін Ю. В. Стан і оновлення рухомого складу в умовах реформування Укрзалізниці / Ю. В. Єлагін, Ю. В. Глущенко, Л. В. Цапко // Вісник економіки транспорту і промисловості. - 2018. - №64. - С. 209-216.

4 Каличева Н.Є. Теоретико-методологічні засади забезпечення конкурентоспроможності підприємств залізничного транспорту в умовах трансформації бізнес-середовища: автореф. дис. ... д-р екон. наук: 08.00.04; Український державний університет залізничного транспорту. Харків, - 2019. - 43 с.

5 Корінь М.В. Теоретико-методологічні аспекти розвитку інфраструктури залізничного транспорту в умовах транскордонного співробітництва: автореф. дис. ... д-р екон. наук: 08.00.03; Український державний університет залізничного транспорту. Харків, - 2019. - 43 с.

6 Никифорок О.І. Виклики лібералізації для природних монополій: залізниці України / О.І. Никифорок // Економічний вісник університету. - 2018. - Вип. 38. - С. 23-33.

7 Овчиннікова В.О. Теоретико-методологічні аспекти стратегічного управління розвитком залізничного транспорту України: дис. ... д-р екон. наук: 08.00.03; Український державний університет залізничного транспорту. Харків, - 2018. - 517 с.

8 Остапюк Б.Б. Управління економічною безпекою підприємств залізничного транспорту в умовах лібералізації ринку залізничних перевезень: автореф. дис. ... канд. екон. наук: 08.00.04; Український державний університет залізничного транспорту. Харків, - 2019. - 24 с.

9 Полякова О.М. Особливості розвитку стратегічних альянсів і партнерств на залізничному транспорті України / О.М. Полякова, А.В. Душенко // Вісник

економіки транспорту і промисловості. - 2019. - № 66. - С. 37-45.

10 Садюк А.В. Лібералізація ціноутворення у потенційно конкурентних секторах діяльності залізничних підприємств: автореф. дис. ... канд. екон. наук: 08.00.04; Державний університет інфраструктури та технологій. Київ, - 2019. - 20 с.

11 Токмакова І. В. Стратегічне управління виробничим потенціалом залізничного транспорту / І. В. Токмакова, В. О. Овчиннікова, Т. М. Юсупова // Вісник економіки транспорту і промисловості. - 2018. - № 61. - С. 87-95.

12 Валютная либерализация в действии и бездействии. biz.ligazakon.net: веб-сайт. URL: https://biz.ligazakon.net/analytics/189422_valyutnaya-liberalizatsiya-v-deystvii-i-bezdeystvii (дата обращения: 10.11.2019).

13 Запущен новый рынок электроэнергии: чего ожидать населению и бизнесу. delo.ua: веб-сайт. URL: <https://delo.ua/business/svobodnaja-prodazha-chego-ozhidat-naseleniju-i-b-354319/> (дата звернення: 15.11.2019).

14 Схематичне зображення структури власності ПрАТ «Харківенергозбут». ПрАТ «Харківенергозбут»: веб-сайт. URL: https://zbutenergo.kharkov.ua/sites/default/files/pdf/skan_shemy_prat.pdf (дата звернення: 15.11.2019).

15 Премьер прокомментировал либерализацию рынка земли в Украине. Уніан: веб-сайт. URL: <https://www.unian.net/economics/agro/107539-68-premer-prokommentiroval-liberalizaciyu-rynka-zemli-v-ukraine.html> (дата обращения: 15.11.2019).

16 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).

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

звернення: 16.11.2019).

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

19 Статистична інформація. Державна служба статистики України : веб-сайт. URL: <http://www.ukrstat.gov.ua/> (дата звернення: 12.11.2019).

20 Інтегрований звіт АТ «Укрзалізниця» 2018 р. АТ «Укрзалізниця» : веб-сайт. URL : <https://uz.gov.ua/about/investors/> (дата звертання: 12.11.2019).

21 Довідник основних показників роботи регіональних філій АТ «Укрзалізниця» (2003-2018 роки). АТ «Укрзалізниця»: веб-сайт. URL: <https://www.uz.gov.ua/> (дата звертання: 12.11.2019).

22 Звіт про результати дослідження ринку перевезення вантажів залізничним транспортом за 2017-2018 роки. Антимонопольний комітет України: веб-сайт. URL: <http://www.amc.gov.ua/> (дата звернення: 10.11.2019).

23 На лібералізацію ринку тяги потрібно не менше 10 років. Медіацентр «Магістраль» АТ «Укрзалізниця»: веб-сайт. URL: <https://info.uz.ua/vzglyady/naliberalizatsiyu-rinku-tyagi-potribno-nemenshe-10-rokiv> (дата звернення: 13.11.2019).

24 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).

REFERENCES

1 Dykan', V. L. (2017), "Industrial and innovative centers as the basis of technological development of Ukrainian Railways", *Visnyk ekonomiky transportu i promyslovosti*, vol. 58,

pp. 7-9.

2 Dykan', V. L., Ostroverkh, H. Ye. (2018), "Improvement of mechanisms state management of the development railway industry of Ukraine in the european integration space", *Visnyk ekonomiky transportu i promyslovosti*, vol. 62, pp. 11-19.

3 Yelahin, Yu. V., Hluschenko, Yu. V., Tsapko, L. V. (2018), "Condition and renewal of rolling stock in the conditions of reforming Ukrzaliznytsia", *Visnyk ekonomiky transportu i promyslovosti*, vol. 64, pp. 209-216.

4 Kalycheva, N.Ye. (2019), "Theoretical and methodological bases of ensuring the competitiveness of railway transport enterprises in the conditions of transformation the business environment", Doctor's Thesis, Economy and management of enterprises (by types of economic activity), Ukrainian State University of Railway Transport, Kharkiv, Ukraine.

5 Korin', M.V. (2019), "Theoretical and methodological bases of ensuring the competitiveness of railway transport enterprises in the conditions of transformation the business environment", Doctor's Thesis, Economics and management of national economy, Ukrainian State University of Railway Transport, Kharkiv, Ukraine.

6 Nykyforuk, O.I. (2018), "The challenges of liberalization of natural monopolies: Railways of Ukraine", *Ekonomichnyj visnyk universytetu*, vol. 38, pp. 23-33.

7 Ovchynnikova, V.O. (2018), "Theoretical and methodological aspects of strategic management of railway transport development in Ukraine", Abstract of Doctor's dissertation, Economics and management of national economy, Ukrainian State University of Railway Transport, Kharkiv, Ukraine.

8 Ostapiuk, B.B. (2019), "Management of economic safety of the railway transport enterprises in the liberalization conditions of railway transportations market", Ph.D. Thesis, Economy and management of enterprises (by types of economic activity), Ukrainian State University of Railway Transport, Kharkiv, Ukraine.

9 Poliakova, O.M., Dushenko, A.V.

(2019), "Features of development strategic alliances and partnerships in railway transport of Ukraine", *Visnyk ekonomiky transportu i promyslovosti*, vol. 66, pp. 37-45.

10 Sadiuk, A. V. (2019), "Liberalization of pricing in potentially competitive sectors of railway enterprises", Ph.D. Thesis, Economy and management of enterprises (by types of economic activity), State University of Infrastructure and Technology, Kyiv, Ukraine.

11 Tokmakova, I. V. Ovchynnikova, V. O., Yusupova, T. M. (2018), "Strategic management of railway transport production potential", *Visnyk ekonomiky transportu i promyslovosti*, vol. 61, pp. 87-95.

12 *biz.ligazakon.net: website* (2019), "Currency liberalization in action and inaction", available at: https://biz.ligazakon.net/analytics/189422_valyutnaya-liberalizatsiya-v-deystvii-i-bezdeystvii (Accessed 10 Nov 2019).

13 *delo.ua: website* (2019), "A new electricity market has been launched: what to expect for the population and business", available at: <https://delo.ua/business/svobodnaja-prodazha-chego-ozhidat-naseleniju-i-b-354319/> (Accessed 15 Nov 2019).

14 *Official website of PJSC "Kharkovenergo"* (2019), A schematic of the ownership structure of PJSC "Kharkovenergo", available at: https://zbutenergo.kharkov.ua/sites/default/files/pdf/skan_shemy_prat.pdf (Accessed 15 Nov 2019).

15 *UNIAN: website* (2019), "The Prime Minister commented on the liberalization of the land market in Ukraine", available at: <https://www.unian.net/economics/agro/10753968-premer-prokomentiroval-liberalizaciyu-rynka-zemli-v-ukraine.html> (Accessed 15 Nov 2019).

16 *publications.chamber.ua: website* (2017), "Development strategy of PJSC "Ukrzaliznytsia" for the years 2017-2021", available at: http://publications.chamber.ua/2017/Infrastructure/Session_4_Vasilevskiy.pdf (Accessed 16 Nov 2019).

17 *Official website of JSC*

"Ukrzaliznytsya" (2019), "The strategy of JSC "Ukrzaliznytsya" for the years 2019-2023", available at: <https://uz.gov.ua/> (Accessed 16 Nov 2019).

18 *event.promgruz.com: website* (2019), "The Verkhovna Rada has registered a new bill on rail transport of Ukraine", available at: <https://event.promgruz.com/uairailways/2019/09/07/vru-zareiestruvala-novyi-zakonoproiekt-pro-zaliznychnyi-transport-ukrainy/> (Accessed 10 Nov 2019).

19 *Official website of State Statistics Service of Ukraine* (2019), "Statistical information", available at: <http://www.ukrstat.gov.ua/> (Accessed 12 Nov 2019).

20 *Official website of JSC "Ukrzaliznytsya"* (2019), "Integrated report of JSC "Ukrzaliznytsia" 2018", available at: <https://uz.gov.ua/about/investors/> (Accessed 12 Nov 2019).

21 *Official website of JSC "Ukrzaliznytsya"* (2019), "Directory of key performance indicators of regional branches of JSC "Ukrzaliznytsia" (2003-2018)", available at: <https://www.uz.gov.ua/> (Accessed 12 Nov 2019).

22 *Official website of Antimonopoly Committee of Ukraine* (2019), "Report on the results of research of the market of transportation of goods by rail for 2017-2018", available at: <http://www.amc.gov.ua/> (Accessed 12 Nov 2019).

23 *Official website of Media center "Magistral" JSC "Ukrzaliznytsia"* (2019), "It takes at least 10 years to liberalize the traction market", available at: <https://info.uz.ua/vzglyady/na-liberalizatsiyu-rinku-tyagi-potribno-ne-menshe-10-rokiv> (Accessed 13 Nov 2019).

24 *League. Business: website* (2019), "Akhmetov and Zhevago-support. Who else would be better off with rail reform?", available at: <https://biz.liga.net/all/transport/article/ahmetov-i-jevago---podderjivayut-komu-esche-stanet-luchshe-ot-jeleznodorojnoy-refrmy> (Accessed 14 Nov 2019).