

БАСМАНОВА

Оксана Евгеньевна



к.е.н., доцент Харьковского гуманитарного университета «Народная украинская академия»

УДК 339.13.012.42:339.13.012.434:656.2

## ИЗУЧЕНИЕ ПРОЦЕССОВ КОНКУРЕНЦИИ И МОНОПОЛИЗАЦИИ НА РЫНКЕ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫХ ПЕРЕВОЗОК

### STUDY OF THE COMPETITION AND MONOPOLIZATION PROCESSES ON THE RAILROAD MARKET

*В работе представлены результаты анализа текущих процессов конкуренции и монополизации на рынке железнодорожных перевозок. Рассмотрены особенности существования монопольных и конкурентных структур в этой отрасли.*

*The results of the current railroad market competition and monopolization processes analysis have been presented in the article. The features of the monopoly and competitive structures coexistence in the industry have been considered.*

**Ключевые слова:** конкуренция, монополия, железная дорога, транспорт.

**Key words:** competition, monopoly, railroad, transport.

#### ВВЕДЕНИЕ

Конкуренция и борьба за лидерство характерны для большинства рынков товаров и услуг, однако имеют свои особенности в связи со спецификой конкретного рынка. Так, рынок железнодорожных перевозок отличается тем, что фактическим перевозчиком является монополист – государственное предприятие «Укрзалізниця» (УЗ), а компании, предлагающие услуги доставки грузов этим видом транспорта, являются посредниками между заказчиком и непосредственным исполнителем и остро конкурируют за конечного потребителя. Таким образом, процессы конкуренции и монополизации на рынке железнодорожных перевозок являются актуальной прикладной проблемой.

Проблемы конкуренции рассматриваются во множестве фундаментальных теоретических работ и научно-практических публикаций. В то же время, недостаточно изученными остаются особенности конкуренции в различных отраслях экономики, в частности на железнодорожном транспорте. Среди последних публикаций по рассматриваемой тематике особый интерес представляют работы [1; 6], которые затрагивают реформирование УЗ, начавшееся в 2012 году и существенно повлиявшее на перераспределение конкурентных сил на рынке железнодорожных перевозок в Украине.

**ЦЕЛЬЮ РАБОТЫ** является изучение процессов конкуренции и монополизации на рынке железнодорожных перевозок, их взаимосвязей и результатов.

#### РЕЗУЛЬТАТЫ

По данным Государственного комитета статистики [4], железнодорожный транспорт стабильно лидирует в отечественной структуре грузоперевозок – на него приходится 50% и более массы перевозимых грузов. На втором месте со значительным отставанием идут автомобильный и трубопроводный (табл. 1).

Анализируя динамику грузоперевозок основными видами транспорта (рис. 1) следует отметить, что результаты последних десяти лет достаточно стабильны.

Очень резких колебаний за этот период не было, хотя в 2009 году наблюдалось снижение объемов транспортировки, в 2010-2011 годах показатели повышались, однако в 2012 году вновь несколько снизились, так и не достигнув докризисного уровня.

Как указывается в работе [6], в системе железнодорожного транспорта объединены естественно-монопольный сектор инфраструктуры и потенциально конкурентная сфера эксплуатации. Как следствие – финансовое обособление естественной монополии и сферы эксплуатации должно способствовать созданию предпосылок для развития конкуренции в потенциально конкурентных секторах железнодорожного транспорта.

Сказанное выше во многом определяет базовые особенности конкуренции на рынке железнодорожных перевозок, которые дополняются государственными регуляторными решениями и социально-экономической ситуацией в стране. Так, в течение последних нескольких лет прослеживается усиление монопольного положения УЗ. Например, в 2009 году согласно новой редакции «Сборника тарифов на грузовые железнодорожные

Таблиця 1

Структура грузоперевозок в Украине в 2002-2013 годах, тонны  
(составлено автором на основе [4])

Виды транспорта	Годы, доля виды транспорта, %										
	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012
ЖД	50,8	51,8	55,7	55,4	55,5	56,8	55,9	56,2	57,3	57,7	59,2
Автомоб.	21,0	20,6	15,0	15,6	18,0	18,8	20,9	20,1	20,9	22,0	23,2
Трубопр.	26,1	25,4	26,7	26,3	23,7	21,7	20,9	22,2	20,3	19,1	16,6
Водный	2,1	2,2	2,5	2,6	2,7	2,7	2,2	1,4	1,5	1,2	1,0
Авиа	0,01	0,01	0,01	0,01	0,01	0,01	0,01	0,01	0,01	0,01	0,01

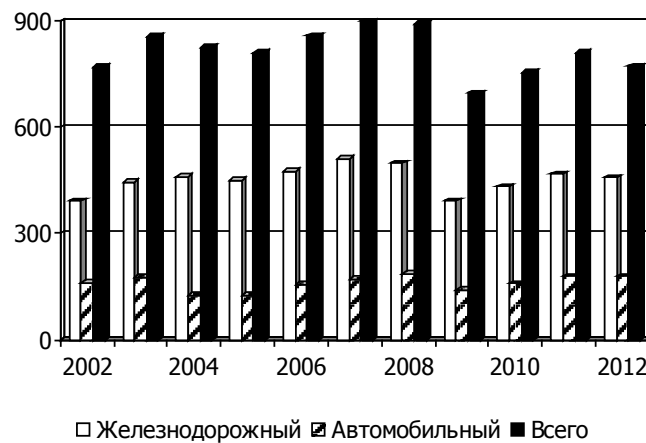


Рис. 1. Динамика грузовых перевозок основными видами транспорта, млн. т.  
(составлено автором на основе [4])

перевозки (внутри Украины)» были практически выровнены тарифы на перевозку грузов частными вагонами и вагонами УЗ [5], что лишило владельцев частных вагонов (экспедиционные компании) существенной части прибыли. Далее, в конце 2011 года было создано ГП «Украинский транспортно-логистический центр» (УТЛЦ), целями которого являются объединение всех функций по обслуживанию грузоотправителей в едином центре, а также централизованное управление грузовыми вагонами всех украинских собственников (в т.ч. частных) для повышения эффективности использования подвижного состава [2]. Согласно [1], на 2013-2015 годы запланировано создание вертикально интегрированных производственно-технологических систем железнодорожного транспорта, структурированных по видам деятельности. Далее, в 2016-2019 годах предполагается ликвидировать субсидирование пассажирских перевозок за счет грузовых и создать хозяйственное общество в сфере пассажирских перевозок.

Следует отметить, что потенциально конкурентная сфера эксплуатации железнодорожной инфраструктуры характеризуется достаточно сложной системой отношений. Представленная в публикации [3] схема сотрудничества УЗ с посредниками состоит из нескольких уровней, указывая на то, что УТЛЦ также работает с заказчиками не самостоятельно, а при участии шести уполномоченных экспедиторов. Кроме того, на сайте УЗ представлено 112 экспедиторских организаций, заключивших договора на организацию перевозок транзитных грузов в 2012 году.

Важно отметить, что конкурентная борьба между более чем сотней экспедиторов, которые являются посредниками между собственниками грузов и УЗ, постоянно усиливается в связи с повышением значимости ценовых факторов конкурентоспособности их услуг и введением новых стандартов работы (например, заключение договоров с УТЛЦ). С другой стороны, снижение доходности посреднической деятельности может послужить причиной

ухода ряду операторів з цього ринку і, відповідно, привести до скорочення числа конкурентів і ослабленню конкурентної боротьби між ними. Відзначимо, що витіснення з ринку приватних підприємств-перевозчиків небезпечно створить ще більший дефіцит рухомого складу, який і зараз є суттєвою проблемою ринку залізничних перевезень (наряду з загальною зношеністю матеріальної бази), так як приватним компаніям належить близько шості частини всіх вагонів [5].

### **ВИВОДИ**

Враховуючи складну ситуацію і плани УТЛЦ, в 2013 році можна очікувати значущі зміни в конкурентній ситуації в галузі, скорше за все – скорочення числа приватних експедиторських компаній і посилення монополістичного положення УЗ і пов'язаних з ним структур. Ці процеси, хоча і суперечать теорії вільної конкуренції, можуть, тим не менше, позитивно сказатися на рівні сервісу і зробити перевезення комерційних вантажів по

залізничній дорозі більш привабливими для кінцевих споживачів.

### **Література:**

1. Зайцева І.Ю. Стратегія розвитку залізничного транспорту України / І.Ю. Зайцева // Вісник економіки транспорту і промисловості. – №38. – 2012. – С. 302-304.
2. Козак В. Нам потрібні партнери, а не посередники / В. Козак // ІнвестГазета. – №6. – 2012. – С. 3.
3. Рябова С. С оборота колеса / С. Рябова // Експерт. – №13(342). – 2012. – С. 17.
4. Статистична інформація: транспорт і зв'язок // Сайт Державної служби статистики України. – Режим доступу: <http://www.ukrstat.gov.ua/> – Заголовок з екрану.
5. Укрзалізниця: Новини // Сайт державного підприємства «Укрзалізниця». – Режим доступу: [http://www.uz.gov.ua/press\\_center/latest\\_news/](http://www.uz.gov.ua/press_center/latest_news/) – Заголовок з екрану.
6. Чорний В. Сутність і зміст конкурентоспроможності залізничного транспорту на ринку вантажних перевезень / В. Чорний // Збірник наукових праць ДЕДУТ. Серія «Економіка і управління». – Вип. 19. – 2012. – С. 200-208.

## **КОНСУЛЬТАЦІЇ**

### **Складання зведеної податкової звітності у питаннях та відповідях**

Роз'яснення надається відповідно до Узагальнюючої податкової консультації, затвердженої Наказом Державної податкової служби від 21.12.12 №1177.

Запитання. Які підстави надають право складання зведеної податкової накладної?

Відповідь. Виключними підставами для складання зведених податкових накладних є: безперервний або ритмічний характер постачання, постійні зв'язки постачальника з покупцем, обов'язкове підтвердження фактичних обсягів постачання товарів/послуг реєстром товаротранспортних накладних чи інших відповідних супровідних документів, згідно з якими здійснено постачання товарів/послуг.

Визначена договором або фактична ритмічність оплати не є самостійною підставою для складання зведеної податкової накладної.

Запитання. З якою періодичністю постачальники товарів/послуг мають право скласти зведені податкові накладні виходячи з періодичності оплати?

Відповідь. Періодичність складання зведених податкових накладних визначається виходячи з умов оплати, передбачених у договорі. Зведена податкова накладна складається не рідше одного разу на місяць та не пізніше останнього дня місяця.

Запитання. Чи можуть складатися зведені податкові накладні на попередню оплату товарів/послуг (аванс), пос-

тачання яких має безперервний або ритмічний характер?

Відповідь. Ні. Порядок складання зведених податкових накладних не поширюється на попередню оплату товарів/послуг (аванс), що підлягають постачанню.

Запитання. Чи може складатися розрахунок коригування до зведеної податкової накладної?

Відповідь. Так, може, відповідно до ст. 192 ПК. В цьому випадку складання розрахунку коригування здійснюється за такою самою зведеною формою.

Запитання. Чи може бути складений один розрахунок коригування за зведеною формою до декількох зведених податкових накладних?

Відповідь. Ні, не може. «Зведений» розрахунок коригування складається відповідно до періодичності оформлення зведених податкових накладних. В одному «зведеному» розрахунку коригування не можуть коригуватися показники різних зведених податкових накладних.

Запитання. Чи має право платник, що скористався правом на складання зведених податкових накладних, одночасно складати на окремі операції з постачання товарів/послуг звичайні податкові накладні?

Відповідь. Так, має право. Одночасно зі складанням зведених податкових накладних платник має право (а в разі отримання авансової оплати – зобов'язаний) окремо складати звичайні податкові накладні на окремі (деякі) операції з постачання за правилом «першої події».