

УДК 338.51:656.2

Садюк А., аспірант,

Державний економіко-технологічний університет транспорту, Київ

ОБҐРУНТУВАННЯ КОНЦЕПТУАЛЬНИХ ПІДХОДІВ ЛІБЕРАЛІЗАЦІЇ ЦІНОУТВОРЕННЯ В ПОТЕНЦІЙНО КОНКУРЕНТНИХ СЕКТОРАХ ДІЯЛЬНОСТІ ЗАЛІЗНИЧНИХ ПІДПРИЄМСТВ

У статті визначено, що необхідно розуміти під концептуальними підходами лібералізації ціноутворення у потенційно конкурентних секторах діяльності підприємств залізничного транспорту. Обґрунтовуються концептуальні підходи лібералізації ціноутворення у вказаних секторах, оскільки це дозволить здійснити кроки щодо втілення лібералізації ціноутворення в потенційно конкурентних секторах діяльності підприємств залізничного транспорту. У роботі досліджується, що потрібно для реалізації принципів лібералізації ціноутворення у потенційно конкурентних секторах діяльності підприємств залізничного транспорту. Також досліджено, які можуть існувати можливі протиріччя у рішеннях органів, що здійснюють регулювання у сферах природних монополій з антимонопольним законодавством. Необхідність дослідження вказаних питань існує в зв'язку з реформуванням залізничного транспорту України та стратегічного прагнення України щодо інтеграції у європейське співтовариство.

Ключові слова: лібералізація ціноутворення, природна монополія, конкурентна політика, підприємства залізничного транспорту.

Sadiuk, A.

SUBSTANTIATION OF CONCEPTUAL APPROACHES TO PRICING LIBERALISATION IN POTENTIALLY COMPETITIVE SECTORS OF OPERATION OF RAILWAY TRANSPORT ENTERPRISES

The article determines the necessity of understanding of conceptual approaches to pricing liberalisation in potentially competitive sectors of operation of railway transport enterprises. Conceptual approaches to pricing liberalisation in the aforesaid sectors are substantiated since this will allow us to carry out the steps aimed at implementation of pricing liberalisation in potentially competitive sectors of operation of railway transport enterprises. The paper also analyses what is needed to implement the pricing liberalisation in potentially competitive sectors of operation of railway transport enterprises. Possible contradictions with antimonopoly legislation in resolutions passed by the authorities governing the domains of natural monopolies are also analysed. The necessity of analysing such matters exists in connection with the ongoing reforms in the railway transport of Ukraine and strategic aspiration of Ukraine to be integrated into European community.

Key words: pricing liberalisation, natural monopoly, competitive policy, railway transport enterprises.

Садюк А.,

СОВРЕМЕННЫЕ КОНЦЕПЦИИ И АСПЕКТЫ РЕГУЛИРОВАНИЯ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ ПРЕДПРИЯТИЙ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО ТРАНСПОРТА

В статье определено, что необходимо понимать под концептуальными подходами либерализации ценообразования в потенциально конкурентных секторах деятельности предприятий железнодорожного транспорта. Обосновываются концептуальные подходы либерализации ценообразования в указанных секторах, поскольку это позволит осуществить шаги по воплощению либерализации ценообразования в потенциально конкурентных секторах деятельности предприятий железнодорожного транспорта. В работе исследуется, что нужно для реализации принципов либерализации ценообразования в потенциально конкурентных секторах деятельности предприятий железнодорожного транспорта. Также исследовано, какие могут существовать противоречия в решениях органов, осуществляющих регулирование в сферах естественных монополий с антимонопольным законодательством. Необходимость исследования указанных вопросов существует в связи с реформированием железнодорожного транспорта Украины и стратегического стремления Украины относительно интеграции в европейское сообщество.

Ключевые слова: лібералізація ценообрановання, естественная монополія, конкурентная політика, підприємства залізничного транспорту.

Постановка проблеми у загальному вигляді та її зв'язок з важливими науковими та практичними завданнями. Одним із пріоритетних питань на сьогоднішній день є питання реформування залізничної галузі. При впровадженні будь-яких змін необхідно не лише ставити та досягати певних цілей, але і розуміти сутність процесів, які покладені в основу таких змін. Процес лібералізації ціноутворення в потенційно конкурентних секторах діяльності підприємств залізничного транспорту полягає в послабленні державного регулювання ціноутворення та створенні таких умов господарювання, які б стимулювали розвиток конкуренції, але для здійснення процесу змін потрібно визначити ідею або задум, на якому будуть базуватися зміни пов'язані з лібералізацією ціноутворення. Для визначення такого задуму необхідно обґрунтувати концептуальні підходи лібералізації ціноутворення, що дозволять здійснити певні кроки щодо втілення лібералізації ціноутворення у певних напрямках.

Формалізуючи концептуальні підходи, що враховують сучасний стан системи регулювання необхідно дослідити, що необхідно для реалізації принципів лібералізації ціноутворення в потенційно конкурентних секторах діяльності підприємств залізничного транспорту. Особливо актуальним таке дослідження буде при визначенні заходів, що можуть бути покладені в основу вироблення політики або державної програми щодо загалом поступового дерегулювання для сфери залізничного транспорту, так і при здійсненні лібералізації ціноутворення у потенційно конкурентних секторах.

Аналіз останніх досліджень і публікацій, у яких започатковано вирішення проблеми. Значний внесок у дослідження та розв'язання організаційно-економічних проблем на залізничному транспорті, в тому числі й ціноутворення, зробили такі відомі вчені, як Загорський К.Я., Вітте С.Ю., Крейнін А.В., Мазо Л.А., Єловий І.О., Ейтутіс Г.Д., Богомоллова Н. І., Хусаїнов Ф.Й., Колесникова Н. М., Макаренко М. В., Піттмен Р., Чебанова Н. В., Чорний В. В., Чупров О.І. та ін. Дослідження багатьох з них присвячені різним питанням реформування залізничного транспорту. Проте на сьогодні залишається поза увагою розгляд та обґрунтування концептуальних підходів, які враховували б стан концепцій державного регулювання з огляду на зміни, які відбуваються в економічних системах в процесі транзитивності економіки. Враховуючи нинішню активну фазу реформування залізничного транспорту виникає необхідність розгляду концептуальних підходів лібералізації ціноутворення в потенційно конкурентних секторах діяльності залізничного транспорту регулювання та з'ясування таких аспектів державного регулювання діяльності підприємств залізничного транспорту.

Цілі статті. У відповідності до поставленої проблеми ціллю роботи є визначення концептуальних підходів лібералізації ціноутворення та визначення кола заходів необхідних для реалізації принципів лібералізації ціноутворення в потенційно конкурентних секторах діяльності підприємств залізничного транспорту.

Виклад основного матеріалу дослідження з повним обґрунтуванням отриманих наукових результатів. Для того, щоб безпосередньо здійснювати лібералізацію ціноутворення в потенційно конкурентних секторах діяльності підприємств залізничного транспорту потрібно розуміти ідею або задум, на якому будуть базуватися зміни пов'язані з лібералізацією ціноутворення. Ідея або задум виражається через концепцію. Обґрунтування концептуальних підходів лібералізації ціноутворення дозволить здійснити кроки щодо втілення лібералізації ціноутворення у певних напрямках.

Визначимо, як розуміється поняття концепція у сучасних джерелах. Так за визначенням Райсберга Б.А. під концепцією розуміється: генеральний задум, що визначає стратегію дій при здійсненні реформ, проектів, планів, програм; система поглядів на процеси та явища в природі та в суспільстві [1, с. 163].

За визначенням С.В. Мочерного під концепцією розуміється: сукупність поглядів, спосіб розуміння, тлумачення окремого предмета дослідження, явищ і процесів, провідна ідея їх системної теоретико-методологічної характеристики; провідний задум, що визначає стратегію дій у здійсненні реформ, програм, планів [2, с. 51].

Оскільки наше дослідження стосується лібералізації ціноутворення, то під концепцію слід розуміти провідний задум, що визначає стратегію дій у забезпеченні прогресивного розвитку досліджуваних процесів

У роботі [3] визначається, що під лібералізацією ціноутворення в потенційно конкурентних секторах діяльності підприємств залізничного транспорту слід розуміти поступове послаблення державного регулювання ціноутворення з поступовим розширенням меж економічної свободи щодо встановлення цін на продукцію підприємств залізничного транспорту, яка створюється у потенційно конкурентних секторах, в результаті створення для них таких умов господарювання, які стимулювали б розвиток конкуренції, в тому числі й шляхом її адвокатування.

Зважаючи на викладене вище, під концепцією лібералізації ціноутворення на послуги залізничного транспорту будемо розуміти провідний задум, що визначає стратегію дій у послабленні державного регулювання ціноутворення з поступовим розширенням меж економічної свободи щодо встановлення цін на продукцію підприємств залізничного транспорту, яка створюється у потенційно конкурентних секторах, у створенні для них таких умов господарювання, які стимулювали б розвиток конкуренції, в тому числі й шляхом її адвокатування.

Концепція лібералізації ціноутворення в потенційно конкурентних секторах діяльності залізничного транспорту може стати основою для вироблення рішень, які будуть використані для створення державної політики в цій сфері, тому концепція повинна, перш за все, бути орієнтована на стейкхолдерів та має ґрунтуватися на суспільних інтересах [4].

Під стейкхолдерами будемо розуміти індивідів або групи, що мають зацікавленість до процесу лібералізації, оскільки вони впливають на процес лібералізації й зазнають зворотного впливу [5, с. 106].

Другим моментом, про який слід говорити, це те, що, як згадувалося в роботі [3], у випадку лібералізації ціноутворення на продукцію підприємств залізничного транспорту потрібно виключити сценарій для повної лібералізації ціноутворення на продукцію підприємств залізничного транспорту, за яким в галузі замість державного монополіста з'явиться приватний монополіст, що буде володіти тією ж повнотою ринкової влади та використовувати її. У зв'язку з цим слід зауважити, що потрібно виключити виникнення так званих інституційних пасток. За визначенням О. Літвінова та Н. Літвінової під інституційними пастками розуміється формальне виконання, імітація, ігнорування та «м'яке» виконання чинного законодавства, які можуть виникати при будь-яких видах реформ, зокрема, при регуляторній реформі [6].

Формалізуючи підходи, на яких повинна базуватися концепція лібералізації ціноутворення слід говорити про те, що така концепція має враховувати передумови лібералізації ціноутворення та забезпечувати реалізацію принципів лібералізації ціноутворення в потенційно конкурентних секторах діяльності підприємств залізничного транспорту.

Тепер розглянемо, що необхідно зробити для реалізації кожного принципу лібералізації ціноутворення в потенційно конкурентних секторах діяльності підприємств залізничного транспорту [7].

Для реалізації принципу стимулювання ефективності та самоокупності підприємств залізничного транспорту потрібно створювати відповідні правила, які будуть сприяти зниженню витрат, а також запроваджувати «противитратні» методи ціноутворення, тобто такі методи ціноутворення, за яких учасники ринку перевезень будуть мотивовані зменшувати витрати, які враховуються при ціноутворенні. Тут доречно буде навести слова професора Лондонської школи економіки Джуліана Ле Гранда (Julian Le Grand, 2011): «Ніщо так не мобілізує, як перспектива повної відсутності споживачів вашої послуги» [8, с. 65].

Для реалізації принципу необхідності потрібно здійснювати специфікацію та захист прав власності, забезпечення компенсування недоотриманих доходів шляхом впровадження реальних механізмів компенсації (субсидування, державне замовлення, «прямі платежі», фонд універсальних послуг) збиткових перевезень. Фонд універсальних послуг як механізм компенсації забезпечує відшкодування витрат через суспільні фонди. Такий механізм передбачено ст. 21 Директиви 2002/22/ЄС Європейського парламенту та Ради від 07.03.2002 р. про універсальні послуги та права користувачів стосовно електронних мереж зв'язку і послуг. Вперше термін «універсальність» був застосований у Статуті та Конвенції Міжнародного союзу електрозв'язку в 1992 році. Використання системи універсальних послуг присутнє у багатьох країнах, але найуспішніми прикладами реалізації є функціонування в таких країнах, як США, Австралія, Франція, Канада, Бразилія, Індія, Нова Зеландія, Чилі, ПАР, Пакистан [9].

Існуючі акти в сфері діяльності природних монополій, що закріплюють обов'язковість компенсування недоотриманих доходів не мають реальних механізмів такого компенсування. Так, статтю 15 Закону України «Про ціни та ціноутворення» передбачено, що Кабінет Міністрів України, органи виконавчої влади та органи місцевого самоврядування, які встановили державні регульовані ціни на товари в розмірі, нижчому від економічно обґрунтованого розміру, зобов'язані відшкодувати суб'єктам господарювання різницю між такими розмірами за рахунок коштів відповідних бюджетів [10], але сам механізм такої компенсації не передбачений.

Реалізація принципу необхідності вимагає використання такого інструменту, як аналіз вигід та витрат застосування регулювання, який є запозиченим з практики ЄС та має назву ОРВ (оцінка регулюючого впливу) або АРВ (аналіз регулюючого впливу).

Для реалізації принципу прозорості необхідно здійснювати регламентацію процесів щодо захисту, специфікації та розмиття прав власності, покращення регулювання, удосконалення можливості доступу всіх зацікавлених осіб до процесу зміни регулювання. Так, у разі реалізації змін щодо лібералізації ціноутворення в потенційно конкурентних секторах діяльності підприємств залізничного транспорту необхідно, щоб потенційні учасники, які можуть увійти на ринок перевезень, мали можливість доступу до процесу зміни регулювання, потрібно, щоб їхня позиція щодо запроваджуваних змін була почута та врахована, тобто щоб «аутсайдери» не були дискриміновані вкорінівшимися гравцями ринку.

Окремим важливим елементом прозорості має стати облік усіх субсидій (прямих та непрямих), прозорий облік витрат і доходів, пов'язаних із наданням субсидованих послуг, на основі міжнародних стандартів бухгалтерської звітності та міжнародно визнаних методів розподілу витрат за напрямками діяльності й підтвердження аудиторським висновком даних [11].

Також необхідно, щоб норми Закону України «Про захист економічної конкуренції» у сфері конкуренції превалювали над положеннями інших законів. Хоча поки що Закон України «Про природні монополії» залишається основним законом у сфері дії природних монополій [12].

Рішення органів тарифного регулювання, що приймаються в межах закріплених за ними повноважень, можуть при певних умовах розглядатися як такі, що протирічать вимогам антимонопольного законодавства (табл. 1).

У протиріччях із антимонопольним законодавством знову ж таки буде присутній той факт, що ПАТ «Укрзалізниця» є природним монополістом у декількох сферах [13].

Для реалізації принципу публічності необхідно, щоб стейкхолдери мали можливість доступу до процесу обговорення змін у результаті лібералізації ціноутворення та безпосередньо або через представників впливали на такі зміни. Необхідно також запровадження антикорупційних механізмів з метою зменшення тіньової складової у діяльності підприємств залізничного транспорту.

Для реалізації принципу обґрунтованості витрат потрібно створення противитратних механізмів. На сьогодні, норми законодавства щодо витрат природних монополістів мають недоліки.

Можливі протиріччя у рішеннях органів, що здійснюють регулювання у сферах природних монополій з антимонопольним законодавством

1	2	3	4
Ознаки порушення Закону України «Про захист економічної конкуренції»	Кваліфікація практики	Як застосовується у межах регулювання	Можливі протиріччя при регулюванні тарифів
Встановлення цін та умов придбання товарів, які б не можливо було встановити за умов існування значної конкуренції на ринку, тобто тарифи перевищують суму необхідних для виробництва витрат та прибутку (ч.2 п.1 ст.13 закону)	Монопольно високі ціни	Регулювання на основі врахування витрат	З приводу експертизи змінних витрат, інвестиційних витрат, обґрунтування витрат
Встановлення цін та умов придбання товарів, які б не можливо було встановити за умов існування значної конкуренції на ринку, тобто тарифи перевищують суму необхідних для виробництва витрат та прибутку (ч.2 п.1 ст.13 закону)	Монопольно високі або низькі ціни	Застосування перехресного субсидування	З приводу урахування відхилення тарифів від суми обґрунтованих витрат
Застосування різних цін чи різних інших умов до рівнозначних угод з суб'єктами господарювання, продавцями чи покупцями без об'єктивно виправданих на те причин (ч.2 п.2 ст.13 закону)	Економічно або технологічно не обґрунтоване встановлення цін на товари, створення дискримінаційних умов (цінова дискримінація різного ступеня)	Залежність тарифів від характеристик покупців (споживачів), зокрема, класи вантажів	З приводу застосування різних різних рівнів тарифів для різних покупців (споживачів)

Джерело: розроблено автором на підставі [21, 24].

Відповідно до частини 2 статті 9 Закону України «Про природні монополії» встановлюються види витрат, які враховуються при регулюванні цін (тарифів) на товари суб'єктів природних монополій: витрати, які згідно з Податковим кодексом України враховуються при обчисленні об'єкта оподаткування податком на прибуток підприємств (крім витрат, визначених частиною третьою статті 9); податки і збори (обов'язкові платежі) до бюджетів та державних цільових фондів; вартість основних засобів, амортизацію, потреби в інвестиціях, визначених у встановленому порядку; очікуваний прибуток від можливої реалізації товарів за різними цінами (тарифами); віддаленість різних груп споживачів від місця виробництва товарів; якість товарів, що виробляються (реалізуються) суб'єктами природних монополій; державні дотації та інші форми державної підтримки [13].

Такий перелік видів витрат передбачений для регулювання суб'єктів природних монополій, для яких не застосовується стимулююче регулювання. Під стимулюючим регулюванням відповідно до Закону України «Про природні монополії» розуміється державне регулювання цін (тарифів) на товари суб'єктів природних монополій та суб'єктів господарювання на суміжних ринках, що передбачає застосування параметрів регулювання, що мають довгостроковий термін дії, стимулює суб'єктів природних монополій та суб'єктів господарювання на суміжних ринках до підвищення якості товарів та ефективності регульованої сфери діяльності з поступовим скороченням неефективних витрат та забезпечує умови для залучення інвестицій [12].

Для регулювання відмінного від стимулюючого не вказується серед видів витрат регуляторна база активів та регуляторна норма доходу. Також на сьогодні відсутні єдині вимоги щодо класифікації витрат для цілей ціноутворення; складу витрат, які можуть бути відшкодованими за рахунок тарифів на послуги суб'єктів природних монополій; формування прибутку у складі тарифу; розподілу планових витрат та очікуваного прибутку для їх відшкодування в тарифах різних груп споживачів; вибору структури та видів тарифів для їх застосування при нарахуванні плати споживачам; методів регулювання тарифів; механізмів індексації тарифів [13].

Для реалізації принципу обґрунтованості витрат також потрібно, щоб існувала можливість створення швидкого вирішення неузгодженостей у галузевому регуляторі, який на сьогодні відсутній. Сприяти реалізації цього принципу також буде запровадження адвокатування конкуренції, здійснення превентивних (ex ante) заходів, використання сучасних методів ціноутворення, мінімізація ефекту «захоплення регулятора».

Для реалізації принципу відповідальності необхідно, щоб існувала визначеність компетенцій галузевого регулятора шляхом визначення функцій та повноважень учасників процесу лібералізації. Необхідно, щоб були визначені та запроваджені санкції, що можуть накладатися на суб'єктів регулювання за результат запроваджуваних змін.

Також для реалізації принципу відповідності потрібно не допускати деформації, що можуть існувати у фонді оплати праці, при якій природний монополіст роздуває не лише витрати, а і фонд оплати праці. В свій час невдала спроба контролю динаміки фонду оплати праці була передбачена постановою Кабінету Міністрів України Міністрів України від 1 квітня 1999 р. № 525 «Про Порядок визначення сум, що вносяться до бюджету підприємствами-монополістами у 1999 році у зв'язку з перевищенням розрахункової величини фонду оплати праці» (аналогічна постанова існувала у 1998 за № 423) [14]. Такий же принцип має застосовуватися і до регулятора.

Для реалізації принципу простоти, щоб прискорювати процеси лібералізації потрібно створення простих, але в той же час деталізованих процедур, правил, політик, в тому числі застосування регуляторної «гільйотини», використання практик кращого регулювання (better regulation, smart regulation).

Так, при впровадженні лібералізації ціноутворення врахування стратегії «регуляторної гільйотини» полягатиме в тому, що здійснюється швидкий перегляд

великої кількості нормативних правових актів та визначаються недейсними ті механізми, які є економічно неефективними, в результаті яких регулювання призводить до великих видатків.

«Регуляторна гільйотина» була розроблена в Швеції у 1980 р. та широко застосовується у багатьох країнах для «фільтрації» непотрібних нормативних актів. Наприклад, у Мексиці «гільйотина» була застосована для зменшення кількості непотрібних ліцензій та дозволів у підприємстві тощо [15].

В Україні в якості прикладу можна навести наступний: на сайті Верховної Ради України станом на жовтень 2016 р викладена поточна зі змінами 2013 року редакція постанови Кабінету Міністрів України від 29 лютого 1996 р № 262 «Про затвердження Положення про Державну адміністрацію залізничного транспорту України» [16], хоча відповідно до постанови Кабінету Міністрів України від 25 червня 2014 року № 200 «Про утворення публічного акціонерного товариства «Українська залізниця» з моменту утворення товариства Державна адміністрація залізничного транспорту України як особа повинна припинити існування [17], а, отже, повинні втрачати і чинність всі нормативні документи, що пов'язані з її діяльністю.

Для реалізації принципу захищеності потрібно використання адвокатування конкуренції, оскільки воно дозволяє створити та підвищити освідомленість учасників ринку (або потенційних учасників) про переваги конкуренції, а також створити безпосередньо такі умови та правила (політики) для учасників ринку, які будуть сприяти активізації конкуренції. Для реалізації цього принципу також потрібно створення процедур захисту нових та потенційних учасників ринків в результаті лібералізації ціноутворення у формі прийнятих нормативних актів.

Необхідно здійснювати удосконалення кодифікованих норм захисту. Для залізничного транспорту кодифікованими актами виступають, власне, кодифіковані акти загальної дії, такі як Цивільний кодекс України, Цивільний процесуальний кодекс України, Господарський кодекс України, Господарський процесуальний кодекс України, так і особливий кодифікований акт, яким є Статут залізниць України, оскільки Статутом визначаються обов'язки, права і відповідальність залізниць, а також підприємств, організацій, установ і громадян, які користуються залізничним транспортом. Також Статутом регламентується порядок укладення договорів, організація та основні умови перевезення вантажів, пасажирів, багажу, вантажобагажу і пошти, основні положення під'їзних колій, а також взаємовідносини залізниць з іншими видами транспорту, про що зазначається у п. 2 постанови Кабінету Міністрів України № 457 від 6 квітня 1998 р. У вказаних кодифікованих актах ще не існує такого окремого виду договору, як договір надання послуг з використання інфраструктури залізничного транспорту. Такий стан речей існує тому, що природно монопольна компонента не відокремлена від потенційно конкурентної. Крім того, визначеності не додає відсутність чіткого розмежування в законодавстві поняття між роботами, послугами та продукцією. Відсутність договору надання послуг по використанні інфраструктури залізничного транспорту не дозволяє визначити перелік послуг та робіт, що буде включати цей договір, а також виникнення прав та обов'язків сторін договору, порядок, форму та вид оплати послуг та робіт за цим договором.

Для реалізації принципу захищеності необхідно забезпечити захист контрактних відносин та контрактних прав для недопущення зловживання ринковою владою вкорінівшимися гравцями ринку.

Для реалізації принципу відмови від перехресного субсидування потрібно, щоб відбувалось дотримання інтересів всіх учасників процесу лібералізації. Слід зазначити, що відповідно до економічного компоненту Угоди про Асоціацію між Україною та ЄС існують певні вимоги до державних компаній та компаній зі спеціальними та ексклюзивними правами, зокрема, до природних монополій. Так, у межах державної політики, що стосується цих компаній не повинно існувати суперечностей між цією політикою та законодавством про конкуренцію. Така політика не повинна призводити

до викривлень конкуренції через зловживання відповідними суб'єктами господарювання своїм домінуючим становищем, узгодженими діями та концентрацією. За вимогами економічного компоненту Угоди про Асоціацію між Україною та ЄС державні монополії комерційного характеру зобов'язані протягом п'яти років після набуття чинності цією угодою припинити перехресне субсидування між фізичними та юридичними особами, а також усунути інші не виправдані відмінності щодо постачання або закупівлі товарів між юридичними та фізичними особами [11].

Для реалізації принципу відмови від перехресного субсидування потрібно зменшення бар'єрів входу/виходу з ринку, а також створення недискримінаційних процедур доступу до ключових потужностей у формі законодавчо затвердженого акту.

Для реалізації принципу сталості потрібно введення запобіжників, що відповідають за сталість. Одним із таких запобіжників може бути декларування зміни цін, що застосовується з метою запобігання їх необґрунтованому підвищенню з боку суб'єктів, що володіють ринковою владою.

Сталість лібералізації ціноутворення буде сприяти цінній стабільності, яка в свою чергу сприяє створенню «твердого» підґрунтя для усталених та керованих процесів у економіці, нейтралізує інфляційні очікування економічних агентів. Економічні агенти отримують мотивацію для заробляння коштів, а не їх збереження [18].

Для реалізації принципу доступності, в результаті чого зміни, запроваджені в процесі лібералізації, не були нівельовані, потрібно, щоб правила були зрозумілі для всіх стейкхолдерів процесу лібералізації. Потрібно також, щоб усі учасники процесу лібералізації мали доступ до вироблення конкретних рішень.

Для реалізації принципу системності необхідно враховувати таке. Лібералізація ціноутворення – це не лише зміна ціни, а врахування також взаємозв'язку та взаємовпливу між всіма сферами, що прямо або опосередковано впливають на ціноутворення. Здійснення змін за допомогою системного підходу потрібно не лише у ціноутворенні, а також у сферах, що пов'язані та впливають на нього (політики, правила, програми).

В реалізації принципу системності слід враховувати також й таке. Відповідно до Зведеного переліку суб'єктів природних монополій станом на 22.01.2016 р ПАТ «Укрзалізниця» та філії й структурні підрозділи, що входять до складу товариства є суб'єктами природних монополій та регулюються у наступних сферах: послуги користування залізничними коліями, диспетчерськими службами, вокзалами та іншими об'єктами інфраструктури, що забезпечують рух залізничного транспорту загального користування, керування диспетчерськими службами; передача електричної енергії місцевими (локальними) електричними мережами; централізоване водопостачання та водовідведення; транспортування теплової енергії магістральними та місцевими (розподільчими) тепловими мережами тощо. Тобто загалом маємо 4 сфери, які регулюються різними органами, що здійснюють відповідно регулювання у цих сферах [19].

На додачу до цього підпадають під регулювання суміжні ринки з вказаними вище сферами, які регулюються. Тепер, якщо один суб'єкт господарювання здійснює діяльність у декількох сферах, які регулюються, постає питання про те, що в разі, якщо для виробництва певної продукції А (робіт, послуг) використовується продукція В, С та ін. (послуги, роботи), що також є результатом регулювання, то регулювання ціноутворення на продукцію А буде включати в себе використання продукції, ціноутворення на яку також регулюється. В кінцевому випадку для продукції, що є результатом основного виду діяльності будемо мати регулювання, яке накладається на регулювання, що застосовується до використовуваних компонентів (або іншими словами на одну ітерацію регулювання накладається друга ітерація). Звідси, постає питання, чи не буде таке «ітераційне» регулювання, причому для кожної продукції будуть мати місце різні методи (способи, форми) регулювання, стимулювати

збільшення витрат. Крім того, можливо, якщо, наприклад, в процесі виробництва основної продукції (робіт, послуг) буде застосовуватися регулювання, що є найкращим, але в процесі виробництва такої продукції використовується продукція (послуги), ціноутворення на яку є предметом іншого регулювання, то це буде повністю нівелювати будь-яке найкраще регулювання, оскільки в цьому буде закладений «системний» недолік. В такому разі регулювання ціноутворення на кінцеву продукцію буде враховувати одні й ті самі витрати, активи та інші елементи, що враховуються при визначенні економічно обґрунтованого рівня собівартості декілька разів. Подібна практика є зворотною від врахування одного об'єкту оподаткування для утворення кількох різних баз оподаткування для різних податків (стаття 23 Податкового кодексу України [20]).

Саме для виключення можливого негативного ефекту, коли відбувається «ітераційне» (тобто одночасно декількох послуг, що надає один і той самий суб'єкт господарювання) регулювання потрібно здійснювати лібералізацію ціноутворення в потенційно конкурентних секторах діяльності підприємств залізничного транспорту.

Для реалізації принципу системності в частині змін, що стосуються рівня тарифів зазначимо, що у разі дерегулювання невірні встановлені тарифи можуть впливати на конкуренцію не тільки на суміжних ринках, учасники яких використовують продукцію (товари, послуги) регульованих секторів, а також на добробут кінцевих споживачів. Ось чому навіть у випадку лібералізації ціноутворення на продукцію потенційно конкурентних секторів важливим буде залишатися питання рівня тарифів у регульованих секторах.

Так, високий рівень тарифів на послуги природно монопольної компоненти може призводити до послаблення конкуренції в потенційно конкурентному сегменті та навпаки. Також впливати на конкуренцію в секторах, що регулюються, може комбінація більш низької в порівнянні з економічно обґрунтованою регульованою ціни для споживачів та більш високої в порівнянні з економічно обґрунтованою регульованою ціни на послуги ключових потужностей (інфраструктури). Такий механізм, який часто застосовують домінуючі компанії на ринках природних монополій, має назву «margin squeeze» або «стиснення маржі» [21].

Крім, власне, рівня тарифів важливим є також і співвідношення тарифних складових, що також слід враховувати при лібералізації ціноутворення. При низькому рівні вагонної складової можливо прогнозувати підвищене зношування вагонного парку та відсутність економічних стимулів для його оздоровлення як з боку домінуючої компанії, так і у вигляді низьких стимулів для компаній, що можуть (або потенційно можуть) увійти на цей ринок, знову ж таки при умові існування такої можливості (зняття відповідних бар'єрів).

Для реалізації принципу субсидіарності в потенційно конкурентних секторах діяльності підприємств залізничного транспорту потрібно запровадження механізму перегляду сфер регулювання.

Сфери регулювання визначаються наступним чином. На сьогодні статтею 28 Господарського кодексу України та Законом України «Про природні монополії» визначаються сфери діяльності суб'єктів природних монополій, органи державної влади, органи місцевого самоврядування та інші органи, які регулюють діяльність суб'єктів природних монополій, а також інші питання регулювання відносин, що виникають на товарних ринках України, які перебувають у стані природної монополії, та на суміжних ринках за участі суб'єктів природних монополій [22; 12].

Згідно з пунктом 1 статті 5 Закону України «Про природні монополії» регулюється діяльність суб'єктів природних монополій у сфері користування залізничними коліями, диспетчерськими службами, вокзалами та іншими об'єктами інфраструктури, що забезпечують рух залізничного транспорту загального користування.

Крім того, згідно з пунктом 1 статтею 2 Закону України «Про природні монополії» сфера дії цього закону поширюється також і на відносини, що виникають на суміжних ринках з ринками, що перебувають у стані природної монополії.

Згідно з статтею 6 зазначеного закону до суміжних ринків, що регулюються, належать внутрішні та міжнародні перевезення пасажирів та вантажів залізничним транспортом.

Відповідно до статтею 8 Закону України «Про природні монополії» предметом регулювання діяльності суб'єктів природних монополій є ціни (тарифи) на товари, що виробляються (реалізуються) суб'єктами природних монополій; доступ споживачів до товарів, що виробляються (реалізуються) суб'єктами природних монополій та інші умови здійснення підприємницької діяльності у випадках, передбачених законодавством.

Для сфер діяльності суб'єктів природних монополій та діяльності на суміжних ринках згідно з статтею 7 Закону України «Про природні монополії» передбачено такий засіб державного регулювання провадження господарської діяльності, як ліцензування. В ліцензійних умовах визначаються зобов'язання суб'єктів природних монополій з надання технічних умов щодо інженерного забезпечення об'єкта будівництва згідно з вимогами законодавства.

На додачу, до предмета регулювання діяльності суб'єктів природних монополій можна вказати про обов'язок суб'єктів природних монополій, який передбачений пунктом 2 статтею 10 зазначеного закону, що суб'єкти природних монополій не можуть вчиняти дії, які призводять або можуть призвести до неможливості виробництва (реалізації) товарів, щодо яких здійснюється регулювання відповідно до цього закону. Такий обов'язок є ніщо інше, як вказівка на прямий бар'єр виходу з ринку для суб'єктів природних монополій.

Як зазначалося у роботі [23] для застосування режиму державного регулювання по відношенню до того чи іншого суб'єкту господарювання, крім діяльності на ринках, що перебувають у стані природної монополії необхідно, щоб суб'єкт господарювання був внесений у відповідний реєстр сфер органами, що здійснюють державне регулювання у сферах природних монополій та надалі внесений у Зведений перелік суб'єктів природних монополій відповідно до розпорядження Антимонопольного комітету України № 874-р від 28.11.2012 р. [19].

На рівні ведення реєстру (Зведений перелік суб'єктів природних монополій) існують недоліки щодо формулювань, а саме: за цим реєстром для суб'єктів природних монополій вказується «найменування товару (товарна група)» для вказаних у таблиці найменувань суб'єктів господарювання [19], хоча у Законі України «Про природні монополії» мова йде про діяльність суб'єктів у певних сферах діяльності. Тобто не існує однаковості тлумачення понять, які стосуються природних монополій і які враховуються при прийнятті рішення щодо регулювання.

Наступним неоднозначним моментом щодо можливості застосування режиму регулювання є суміжні ринки, для яких за законом застосовується регулювання, так само, як і для сфер діяльності суб'єктів природних монополій визначених законом, в той же час, якщо для сфер діяльності суб'єктів природних монополій умовою застосування регулювання є присутність в Зведеному переліку суб'єктів природних монополій в позиції найменування товару (товарної групи), то для суміжних ринків така умова відсутня. Таким чином, для суміжних ринків існує одноступеневий характер при визначенні питання застосування режиму регулювання, а для сфер діяльності суб'єктів природних монополій – двоступеневий характер визначення застосування режиму регулювання.

Крім того, на сьогодні для природних монополій не існує поділу (виділення), з точки зору ринку, послуг ключових потужностей. У випадку здійснення перевезень такими ключовими потужностями будуть послуги користування інфраструктурою залізниць. У випадку послуг постачання електричної енергії ключовими потужностями

будуть виступати передаючі та розподільчі потужності, тобто лінії електромереж місцевого рівня (які включають трансформаторне обладнання), за виключенням передаючих потужностей національного масштабу, оскільки філії залізниці є монополістами місцевого рівня у сфері постачання електричної енергії. У випадку послуг постачання води та водовідведення, транспортування теплової енергії ключовими потужностями також будуть виступати усілякі передаючі потужності відповідно води та теплової енергії.

Відсутність ринку ключових потужностей призводить до того, що такі послуги не є специфікованими, відсутній їх захист з точки зору прав власності.

Відсутність ринку послуг ключових потужностей, їх специфікації та закріплення у договорі між його сторонами є передумовою для виникнення порушень з боку недобросовісних суб'єктів правовідносин. Крім того, на сьогодні у зв'язку з відсутністю ринку послуг ключових потужностей відсутній як вид договір надання послуг з використання інфраструктури залізничного транспорту.

Для реалізації принципу субсидіарності потрібно також удосконалення ієрархії регулювання, використання само- та со-регулювання.

Для реалізації принципу гнучкості та диверсифікації перевезень потрібно впровадження гнучких програм та механізмів моніторингу їх ефективності та коригування. Важливо мати можливість моніторингу та коригування процесу перевезень, запровадження сучасних моделей управління процесом перевезень, удосконалення сервісного обслуговування клієнтів.

Висновки. Отримані результати дослідження можуть бути використанні при розробці та впровадженні державних програм та політик щодо залізничного транспорту загалом та лібералізації ціноутворення у потенційно конкурентних секторах діяльності підприємств залізничного транспорту зокрема. Також результати статті можуть бути використані підприємствами залізничного транспорту та органами, що здійснюють регулювання суб'єктів господарювання на ринку вантажних залізничних перевезень, в ході заходів спрямованих на забезпечення ефективності процесів лібералізації ціноутворення в потенційно конкурентних секторах діяльності підприємств залізничного транспорту.

Список використаних джерел:

1. Райсберг, Б.А. Словарь современных экономических терминов / Б.А/ Райсберг, Л.Ш. Лозовский. – 4-е изд. – М. : Айрис-пресс, 2008. – 480 с.
2. Економічна енциклопедія: У трьох томах. Т.2/ Ред.колегія.: ...С.В. Мочерний (відп.ред.) та ін. – К. : Видавничий центр «Академія», 2001. – 848 с.
3. Колесникова Н., Садюк А. Сутність та зміст лібералізації ціноутворення у потенційно конкурентних секторах діяльності підприємств залізничного транспорту / Збірник наукових праць ДЕТУТ. Серія «Економіка і управління». — К. : 2015. — Вип. 34. — С. 121-130.
4. Тертичка, В. Наука про суспільну політику: досвід становлення в Україні / Публічне управління: теорія та практика. – № 1. – 2010. – С. 48-58.
5. Данн, Вільям Н. Державна політика: вступ до аналізу/ пер. з англ. Г. Є. Краснокутського; [наук. ред. М. О. Баймуратов.] – Одеса : АО БАХВА, 2005. – 504 с.
6. Літвінов, О.В., Літвінова Н.М. Закордонний досвід проведення регуляторних реформ та застосування «регуляторної гільйотини» / Аспекти публічного управління. – № 7 (9). – 2014. – С. 37-48.
7. Садюк А.В. Деякі принципи лібералізації ціноутворення в потенційно конкурентних секторах діяльності підприємств залізничного транспорту / Економіка підприємства : сучасні проблеми теорії та практики : Матеріали п'ятої міжнар. Наук.-практ.кон., 15-16 вересня 2016 р. – О. : Атлант, 2016. – С. 320-321.
8. Ле Гранд, Д. Другая невидимая рука: предоставление общественных услуг на основе выбора и конкуренции/ пер. с англ. И.Кушнаревой. М.: Изд. Института Гайдара, 2011.—240 с.
9. Олійник, Д. Фонд універсальних послуг: вимога сьогодення / Журнал «Незалежний аудитор». – № 2 (13). – 2013. С. 79-84.
10. Про ціни та ціноутворення: Закон України від 21.06.2012 № 5007-VI. [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://zakon5.rada.gov.ua/laws/show/5007-17> (Дата звернення 02.11.2016).
11. Бетлій О., Економічна складова Угоди про Асоціацію між Україною та ЄС: наслідки для бізнесу, населення та державного управління / О. Бетлій, М. Риженков, К. Кравчук, І. Коссе, С. Галько, Д. Науменко, В. Мовчан, І. Бураковський, Г. Кузнецов. – К., «Альфа-ПК», 2014. – 140 с.
12. Про природні монополії: Закон України від 20.04.2000 № 1682-III. [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://zakon2.rada.gov.ua/laws/show/1682-14> (Дата звернення 2.10.2016).

13. Кузьменко, Л.Г., Кузьменко С.В. Основні напрями вдосконалення системи регулювання тарифів суб'єктів природних монополій / Наукові записки. Економічні науки. – Том 56. – С. 67-70.
14. Про Порядок визначення сум, що вносяться до бюджету підприємствами-монополістами у 1999 році у зв'язку з перевищенням розрахункової величини фонду оплати праці: Постанова Кабінету Міністрів України від 1 квітня 1999 року № 525 [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://zakon3.rada.gov.ua/laws/show/525-99-%D0%BF> (Дата звернення 02.11.2016).
15. Метод гильотины: анализ и практика его применения /Агентство США по международному развитию [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://www.namsb.tj/phocadownload/beilibrary/usaidbeiguillotinethodtj.pdf> (Дата звернення 16.10.2016).
16. Положення про Державну адміністрацію залізничного транспорту України: Постанова Кабінету Міністрів України від 29 лютого 1996 р № 262 [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://zakon5.rada.gov.ua/laws/show/262-96-%D0%BF> (Дата звернення 16.10.2016).
17. Про утворення публічного акціонерного товариства «Українська залізниця» : Постанова Кабінету Міністрів України від 25 червня 2014 року № 200 [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://zakon5.rada.gov.ua/laws/show/200-2014-%D0%BF#n53> (Дата звернення 16.10.2016).
18. Макаренко, М.І. Бюджетно-монетарне регулювання цін у перехідній економіці України. – К. : Знання України, 2002. – 304 с.
19. Зведений перелік суб'єктів природних монополій станом на 22.01.2016 р.: Розпорядження Антимонопольного комітету України № 874-р від 28.11.2012 р. [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://www.amc.gov.ua/amku/doccatalog/document?id=113896&schema=main> (Дата звернення 16.10.2016).
20. Податковий кодекс України: Кодекс України від 02.12.2010 № 2755-VI. [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://zakon0.rada.gov.ua/laws/show/2755-17> (Дата звернення 10.11.2016).
21. Авдашева, С.Б., Цыцулина, Д.В. Задачи и ограничения антимонопольного контроля регулирования тарифов / Вопросы государственного и муниципального управления. – № 4. – 2014. – С. 27-46.
22. Господарський кодекс України: Кодекс від 16.01.2003 № 436-IV. [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://zakon5.rada.gov.ua/laws/show/436-15> (Дата звернення 2.10.2016).
23. Садюк А.В. Обґрунтування потенційно конкурентних секторів діяльності підприємств залізничного транспорту / Формування ринкових відносин в Україні : Збірник наукових праць. – К., 2015. — № 12 (175). – С. 141-147.
24. Про захист економічної конкуренції: Закон України від 11.01.2001 № 2210-III. [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://zakon5.rada.gov.ua/laws/show/2210-14> (Дата звернення 12.12.2016).