

## ВИКЛИКИ ЛІБЕРАЛІЗАЦІЇ ДЛЯ ПРИРОДНИХ МОНОПОЛІЙ: ЗАЛІЗНИЦІ УКРАЇНИ

Никифорок О.І.

*У статті розглядаються підходи до транспортної політики, особливості ліберального підходу та специфіка сучасних процесів лібералізації на ринках перевезень залізничним транспортом в Україні.*

**Мета дослідження.** Розглянути основні виклики, що стоять перед українськими залізницями в контексті лібералізації ринків вантажних перевезень, пасажирських перевезень, локомотивної тяги та лібералізації доступу до інфраструктури..

**Завдання дослідження.** Основними завданнями є: 1) здійснити аналіз основних підходів до регулювання транспортного сектору на державному рівні; 2) визначити роль держави при здійсненні політики лібералізації; 3) узагальнити розвиток процесів лібералізації на сучасному етапі в секторі залізничного транспорту.

**Методи дослідження.** У статті використано структурно-логічний, економіко-статистичний, методи порівняльного аналізу, графічний метод.

**Результати дослідження.** Здійснено аналіз основних підходів до регулювання транспортного сектору на державному рівні. Визначено необхідність поєднання принципів патерналістського та ліберального підходів в комбінованій транспортній політиці. Здійснено історичний огляд процесу реформування залізниць в Україні в контексті теорії етапів життєвого циклу природних монополій. Узагальнено розвиток процесу лібералізації на ринку вантажних перевезень. Здійснено оцінку необхідних інвестицій у транспортний сектор та залізничний транспорт зокрема.

**Галузь застосування результатів.** Наукові результати можуть бути використані та використовуються Міністерством інфраструктури, що реалізує державну політику у сфері транспорту.

**Висновки.** Серед двох полярних підходів до транспортної політики, а саме повного невтручання або лібералізації діяльності транспортного сектору та патерналістського підходу, що передбачає жорстке регулювання тарифів та єдину форму власності, комбінований підхід виглядає як альтернатива в сучасних умовах при якій поєднуються принципи ліберального (для комерційної діяльності та тарифів) та патерналістського підходів. Вибір його застосування підтверджується, насамперед, світовою практикою державного управління в транспортному секторі. Розвиток конкурентного середовища у сфері залізничних вантажних перевезень в Україні залежатиме від таких умов: запровадження директив ЄС щодо залізничного транспорту, що прописані в Угоді про асоціацію між ЄС та Україною, підписаною 2014 р.; подальше відділення регульованих та нерегульованих видів діяльності (монопольного сектора від потенційно конкурентного) в організаційному та економічному відношенні. Адже, поки що при фактичному визначенні сфери вантажних перевезень як конкурентного сектора, Укрзалізниця, як власник інфраструктури, користується необмеженими повноваженнями щодо інших суб'єктів підприємництва на цьому ринку. Необхідними є: реорганізація потенційно конкуруючих сегментів; встановлення цивільно-правової відповідальності всіх учасників ринку, а також

умов їхньої взаємодії; приведення інвестиційного процесу у відповідність до вимог ринку; вдосконалення механізму встановлення тарифів на перевезення та прийняття Правил недискримінаційного доступу до інфраструктури.

**Ключові слова:** життєвий цикл природних монополій, лібералізація, комбінований підхід, залізничний транспорт, ринок вантажних перевезень, модернізація.

## ВЫЗОВЫ ЛИБЕРАЛИЗАЦИИ ДЛЯ ЕСТЕСТВЕННЫХ МОНОПОЛИЙ: ЖЕЛЕЗНЫЕ ДОРОГИ УКРАИНЫ

Никифорук Е.И.

В статье рассматриваются подходы к транспортной политике на государственном уровне, особенности либерального подхода и специфика современных процессов либерализации на рынках перевозок железнодорожным транспортом в Украине.

**Цель исследования.** Рассмотреть основные вызовы, стоящие перед украинским железным дорогам в контексте либерализации рынков грузовых перевозок, пассажирских перевозок, локомотивной тяги и либерализации доступа к инфраструктуре.

**Задачи исследования.** Основными задачами являются: 1) провести анализ основных подходов к регулированию транспортного сектора на государственном уровне; 2) определить роль государства при осуществлении политики либерализации; 3) обобщить развитие процессов либерализации на современном этапе в секторе железнодорожного транспорта в Украине.

**Методы исследования.** В статье использованы структурно-логический, экономико-статистический и экономико-математический методы, а также сравнительный анализ, графический метод.

**Результаты исследования.** Осуществлен анализ основных подходов к регулированию транспортного сектора на государственном уровне. Определена необходимость сочетания принципов патерналистского и либерального подходов в комбинированной транспортной политике. Осуществлен исторический обзор процесса реформирования железных дорог в Украине в контексте теории этапов жизненного цикла естественных монополий. Обобщён опыт развития процесса либерализации на рынке грузовых перевозок. Осуществлена оценка необходимых инвестиций в транспортный сектор и железнодорожный транспорт в частности.

**Область применения результатов.** Научные результаты могут быть использованы и используются Министерством инфраструктуры, реализующим государственную политику в сфере транспорта.

**Выводы.** Среди двух полярных подходов к транспортной политике, а именно полного невмешательства или либерализации деятельности транспортного сектора и патерналистского подхода, предполагает жесткое регулирование тарифов и единую форму собственности, комбинированный подход выглядит как альтернатива в современных условиях при которой сочетаются принципы либерального (для коммерческой деятельности и тарифов) и патерналистского подходов. Выбор его применения подтверждается, прежде всего, мировой практикой государственного управления в транспортном секторе. Вместе с тем, развитие конкурентной среды в сфере железнодорожных грузовых перевозок в Украине будет зависеть от следующих факторов: введение директив ЕС по железнодорожному транспорту, которые прописаны в Соглашении об ассоциации между ЕС и Украиной от 2014 г.; последующее отделение регулируемых и нерегулируемых видов деятельности (монопольного сектора от потенциально конкурентного) в организационном и экономическом отношении. Ведь, пока при фактическом определении сферы грузовых перевозок как конкурентного сектора, Укрзалізниця, как владелец инфраструктуры, пользуется неограниченными полномочиями в отношении других субъектов предпринимательства на этом рынке. Необходимы: реорганизация потенциально конкурирующих сегментов; установление гражданско-правовой ответственности всех участников рынка, а также условий их взаимодействия; приведение инвестиционного процесса в соответствие с требованиями рынка; совершенствование механизма установления тарифов на перевозки и принятие Правил недискриминационного доступа к инфраструктуре.

**Ключевые слова:** жизненный цикл естественных монополий, либерализация, комбинированный подход, железнодорожный транспорт, рынок грузовых перевозок, модернизация.

## CHALLENGES OF LIBERALIZATION FOR NATURAL MONOPOLIES: UKRAINIAN RAILWAYS

Nykyforuk O.I.

The article examines the approaches to transport policy at the state level, the particularities of the liberal approach and the specifics of the current liberalization processes in the rail transportation markets in Ukraine.

**Purpose of the study.** To consider the main challenges facing the Ukrainian railways in the context of liberalization of the freight transportation markets, passenger transportation, locomotive traction and liberalization of access to infrastructure.

**Objectives of the study.** The main tasks are: 1) to analyze the main approaches to regulation of the transport sector at the state level; 2) determine the role of the state in the implementation of liberalization policies; 3) to generalize the development of the liberalization processes at the present stage in the railway transport sector in Ukraine.

*Methods of research.* The article uses structural-logical, economic-statistical and economic-mathematical methods, as well as comparative analysis, a graphical method.

*Results of the study.* The analysis of the main approaches to regulation of the transport sector at the state level has been carried out. The necessity of combining the principles of paternalistic and liberal approaches in the combined transport policy is determined. A historical review of the process of reforming railways in Ukraine in the context of the theory of the stages of the life cycle of natural monopolies is carried out. The experience of development of the process of liberalization in the market of freight traffic is generalized. The necessary investments in the transport sector and railway transport in particular have been assessed.

*Scope of application of the results.* Scientific results can be used and have been used by the Ministry of Infrastructure, implementing the state policy in the field of transport.

*Conclusions.* Among the two polar approaches to transport policy, namely full non-interference or liberalization of the transport sector and a paternalistic approach, presupposes strict regulation of tariffs and a uniform form of ownership, the combined approach looks like an alternative in modern conditions, in which the principles of liberal (for commercial activities and tariffs) and paternalistic approaches. The choice of its application is confirmed, first of all, by the world practice of public administration in the transport sector. At the same time, the development of a competitive environment in the field of rail freight traffic in Ukraine will depend on the following factors: the introduction of EU railway directives, which are spelled out in the Association Agreement between the EU and Ukraine of 2014; the subsequent separation of regulated and unregulated activities (the monopoly sector from potentially competitive) in the organizational and economic sense. After all, while the actual definition of the sphere of freight transportation as a competitive sector, Ukrzaliznytsya, as the owner of the infrastructure, enjoys unlimited powers with respect to other business entities in this market. It is necessary: reorganization of potentially competing segments; the establishment of civil liability of all market participants, as well as the conditions for their interaction; bringing the investment process in line with market requirements; improving the mechanism for setting tariffs for transportation and the adoption of the rules for non-discriminatory access to infrastructure.

**Key words:** life cycle of natural monopolies, liberalization, combined approach, rail transport, freight market, modernization.

JEL R 400

**Актуальність.** Серед безлічі актуальних проблем в сфері досліджень ринку і державного регулювання економіки питання про доцільність і наслідки лібералізації природно-монопольних структур займає не останнє місце. Основне завдання цього процесу – створення конкурентного ринку і залучення потенційних інвесторів з метою розвитку даного сектора економіки. Лібералізація багатьох видів діяльності, наприклад пасажирських автобусних перевезень у міському і міжміському сполученні на сьогоднішній день в Україні вже повністю завершена, в секторі створено конкурентне середовище. Також завершено реформу монополій в сфері повітряних перевезень, електроенергетики, на базі яких створено ряд незалежних компаній. Проте, майже на початковій стадії знаходиться процес лібералізації діяльності ринків перевезень залізниць України. При розгляді даного питання можна привести досить велику кількість аргументів, які свідчать про необхідність змін у сфері природних монополій, так і безліч доказів проти створення конкурентних відносин в цьому секторі економіки. З одного боку, заходи щодо лібералізації діяльності вертикально інтегрованих компаній, багато з яких є монополістами у своїй галузі, покликані створити на ринку вільну конкуренцію і тим самим привернути в сектор додаткові інвестиції. З іншого боку, не можна не враховувати можливість, наприклад, неконтрольованого зростання цін і тарифів на вироблені цими підприємствами товари та послуги.

**Ступінь дослідження даної проблеми.** Проблеми лібералізації природних монополій присвятили свої праці як вітчизняні, так і іноземні вчені, такі як Бараш Ю., Богомолова Н., Вовк О., Ейтутіс Г., Ільчук В., Колеснікова Н., Кулаєв Ю., Макаренко М., Пасічник В., Сич Є., Цветов Ю., Чернюк Л. та інші. В якості одного з найбільш повних досліджень стану лібералізації європейських залізничних ринків варто відзначити роботу, проведenu під керівництвом проф., доктора К. Кірхнера Університету ім. Гумбольтів та фірмою IBM на замовлення німецької компанії Дойче Бан АГ «Індекс лібералізації», де узагальнено інструментарій для проведення порівняльного аналізу стадій процесів реформування в країнах Європи в контексті політики лібералізації. Разом з тим для вітчизняних реалій необхідним є моніторинг процесу лібералізації ринків перевезень на залізницях, що обумовлює мету та постановку завдань.

**Метою дослідження** є розгляд основних викликів, що стоять перед українськими залізницями в контексті лібералізації ринків вантажних перевезень, пасажирських перевезень, локомотивної тяги та лібералізації доступу до інфраструктури.

**Завдання дослідження.** Основними завданнями є: 1) здійснити аналіз основних підходів до регулювання транспортного сектору на державному рівні; 2) визначити роль держави при здійсненні політики лібералізації; 3) узагальнити розвиток процесів лібералізації на сучасному етапі в секторі залізничного транспорту.

**Результати дослідження.** Регулювання транспортних ринків на державному рівні підпадає під таку класифікацію:

1. **Ліберальний підхід до регулювання** передбачає мінімальну участь держави у вирішенні питань розвитку і модернізації транспорту (цей підхід мав переважне застосування до 30-х років XX ст. – в епоху винаходів за політики *laissez-faire*, тобто принципу необмеженої свободи підприємництва, при становленні основних видів сучасного транспорту). Основними механізмами його застосування на практиці є *проектне*

фінансування в сфері фінансів, а в керуванні – саморегулювання, тобто держава передає громадським організаціям та приватному сектору свої повноваження щодо регулювання процесів у транспортному секторі<sup>1</sup>.

2. **Патерналістський підхід** декларує і забезпечує контроль держави за розвитком транспортної інфраструктури (з 30-х по 70-ті роки ХХ ст. – жорсткий державний контроль за діяльністю транспортних організацій). У сфері модернізації провідна роль надається державним інститутам фінансування.

3. **Комбінований підхід** припускає поєднання державних і приватних інститутів контролю, керування й фінансування залежно від ступеня розвитку конкуренції на транспорті. Основним (проте не єдиним) механізмом проведення модернізації є державно-приватне партнерство.

Ліберальний підхід на сучасному етапі активно лобіюється *асоціаціями транспортних організацій*. Так, наприклад, у сфері повітряного транспорту провідна роль належить Міжнародній організації цивільної авіації (ICAO), питання дерегуляції залізничного транспорту в Європі ініціює Міжнародна торговельна палата (ICC). Ліберальна політика на транспорті спрямована на: 1) дозвіл створювати нові транспортні організації; 2) припинення субсидування та пільгового кредитування; 3) загальне дерегулювання; 4) звільнення тарифів і цін; 5) пом'якшення вимог щодо якості та безпеки; 6) легітимізацію конкурентних стратегій, які раніше вважалися незаконними, наприклад, злиттів і поглинань, вертикальної інтеграції, стратегічних альянсів.

У патерналістському підході держава жорстко регламентує всю діяльність транспорту. Обсяги ресурсів, що спрямовують у транспорт, визначаються політичними процесами за використання адміністративних методів регулювання. Суто специфічні критерії економічної ефективності транспортної інфраструктури не використовуються, тому її модернізація може здійснюватися без урахування потреб споживачів.

В сучасних умовах найбільшого поширення набув комбінований підхід. Активна участь держави у *створенні, розвитку й обслуговуванні транспортної інфраструктури* передбачає виконання трьох основних функцій:

- власника і провайдера транспортної інфраструктури;
- регулятора функціонування транспортної інфраструктури;
- джерела підтримки процесів інвестування та формування необхідних інституціональних умов функціонування транспортної інфраструктури.

У питаннях державної власності стосовно транспортної інфраструктури розрізняють такі два аспекти, як: а) державна власність на транспортну інфраструктуру і б) 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 (відносно до загального рівня по галузі) має обмежене застосування і практика обслуговування приватним сектором за договором концесії об'єктів транспортної інфраструктури, що перебувають у державній власності.

Розвиток міжнародних транспортних зв'язків, зміни в структурі економіки, курс України до євроінтеграції, впровадження євродиректив вимагають зміни підходів до моделі залізничного транспорту в Україні, чіткого розмежування потенційно конкурентних сфер діяльності природної монополії та відхід від державного регулювання в конкурентних сегментах ринку.

При цьому дослідники зазначають [1], що Україні вдалося дуже довго відтягувати процес реального реформування залізниць, хоча в більшості країн СНД цей процес було розпочато наприкінці ХХ ст. і результати цього структурного реформування вже можна спостерігати.

Необхідно зазначити, що в ході тривалих наукових дискусій<sup>2</sup> стосовно напрямів реформування залізничного транспорту в Україні та застосування зарубіжного досвіду було випрацьовано таку концепцію, яка чітко проглядається на схемі етапів життєвого циклу природних монополій (ПМ, до яких належить ПАТ «Укрзалізниця») (рис.1).

На думку вчених, природна монополія – це галузь, що володіє рідкісними невідтворювальними ресурсами або має довгострокові середні витрати, які залежать від масштабів виробництва і досягають мінімуму при обслуговуванні ринку однією фірмою.

<sup>1</sup> Одним із класичних прикладів "чистого" проектного фінансування є проект "Євротунель", що з'єднав Велику Британію з європейським континентом. Це перший випадок реалізації крупного інвестиційного проекту на основі приватного капіталу без залучення державних гарантій. Була створена спеціальна проектна компанія, акціонерний капітал якої в розмірі 10 млрд французьких франків було мобілізовано за рахунок емісії франко-британських цінних паперів.

<sup>2</sup> Кількість захищених дисертацій, пов'язаних з тематикою реформування на залізничному транспорті, доволі обширна. Назвемо найбільш значимі: Мукмінова Т.А. Удосконалення управління залізничним транспортом України (2002), Макаренко М.В. Організаційно-економічні основи реструктуризації залізничного транспорту України (2004), Череватенко О.М. Економічний механізм трансформації відносин власності на залізничному транспорті в умовах реформування галузі (2008), Бараш Ю.С. Реструктуризація залізничного транспорту України в умовах ринку (2008), Гриценко Н.В. Реформування залізничного транспорту України (2009), Котик В.В. Реформування та реструктуризація структури управління залізничного транспорту України (2010), Нескуба Т.В. Стратегія підприємства залізничного транспорту в умовах реформування галузі (2010), Шевченко С.Ю. Державне регулювання інвестиційної діяльності на залізничному транспорті України в умовах його реформування (2010), Ейтутіс Г.Д. Стратегія реформування залізниць України на основі регіоналізації транспортного обслуговування (2010).

На сьогодні в Україні відбувається формування конкурентного середовища в сфері залізничних вантажних перевезень, тобто спостерігається другий етап життєвого циклу ПМ, коли сфера експлуатації вже перебуває в конкурентному полі, створюються компанії-оператори, які мають власні або орендовані вагони, що використовуються для забезпечення інтересів власних фінансово-виробничих груп або потреб інших вантажовласників. Природна монополія у сфері залізничних перевезень вантажів частково втрачається. Отже, розподіл видів діяльності Укрзалізниці на останньому третьому етапі втрати монополізації може включати:

1. Лібералізацію на ринку вантажних перевезень (власники вагонів, оператори рухомого складу)
2. Лібералізацію на ринку пасажирських перевезень
3. Лібералізацію локомотивної тяги
4. Лібералізацію в сфері володіння та управління інфраструктурою.

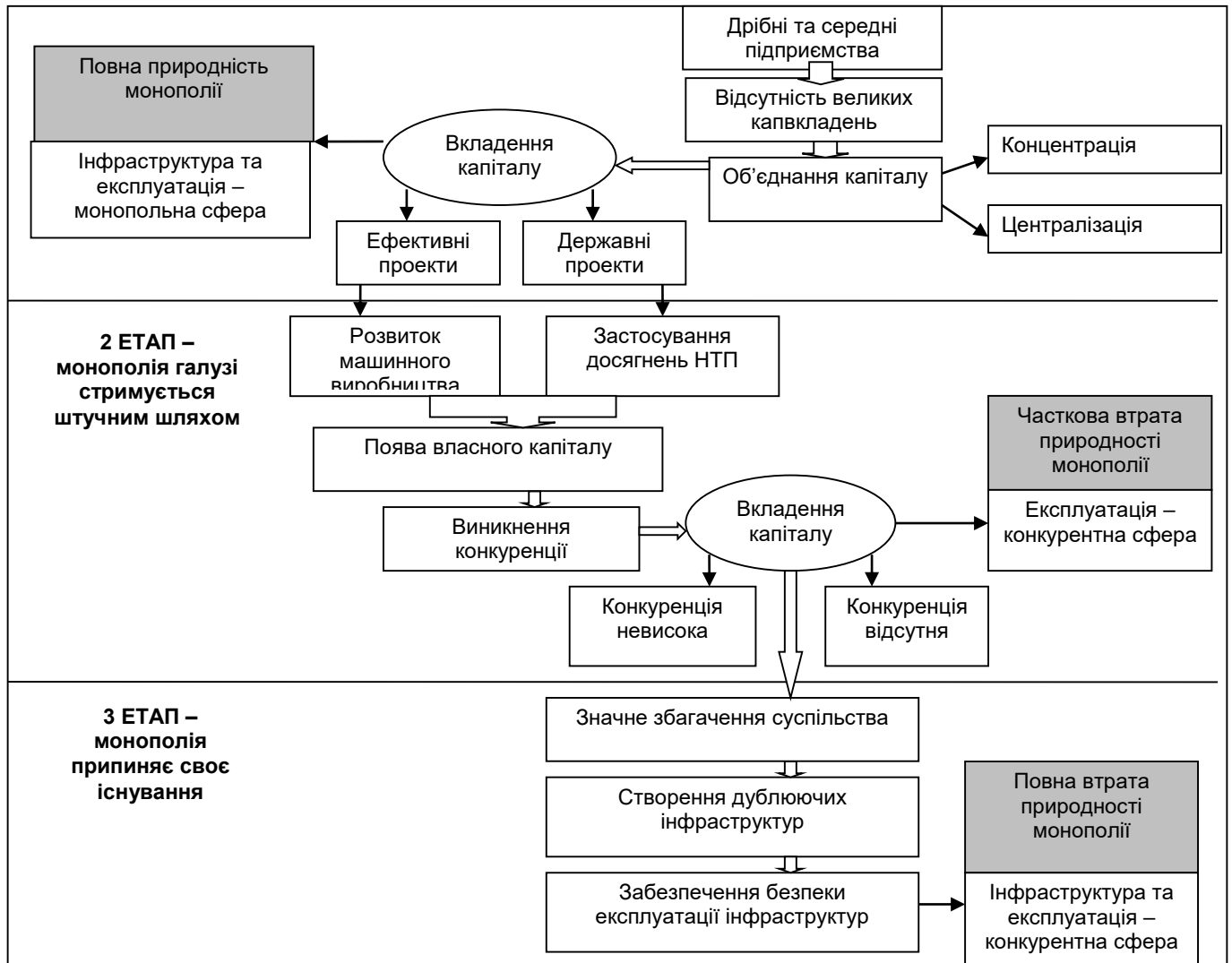


Рисунок 1. Етапи життєвого циклу природних монополій

Джерело: [2].

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

Реформування системи залізничного транспорту наразі є об'єктивною необхідністю і першим кроком на шляху інституціональної адаптації залізничного транспорту України до стандартів ЄС, а також застосування

прозорих ринкових механізмів. Реформування насамперед вимагає якісного удосконалення законодавчої бази і організаційної структури, для чого необхідний системний, комплексний підхід. Доцільним видається надання можливості вийти на ринок залізничних перевезень повноцінним приватним компаніям-операторам (для цього необхідно ввести інститут операторів, ввести правила їх ліцензування, правила доступу до залізних колій та мереж тощо) [3]. Розглянемо окремо наступні сектори залізниць, щодо яких передбачена лібералізація діяльності на третьому етапі реформування природних монополій.

Лібералізація на ринку вантажних перевезень призвела до того, що ПАТ «Укрзалізниця» в даний час вже не займає монопольного становища в оперуванні вантажними вагонами, відповідно транспортний ринок в Україні відкритий для різних операторів. Тим більше, що наразі існуючого в ПАТ «Укрзалізниця» інвентарного парку вистачає для перевезень 37% вантажів, інші - транспортуються в вагонах інших власників і залізниць – рис. 2.

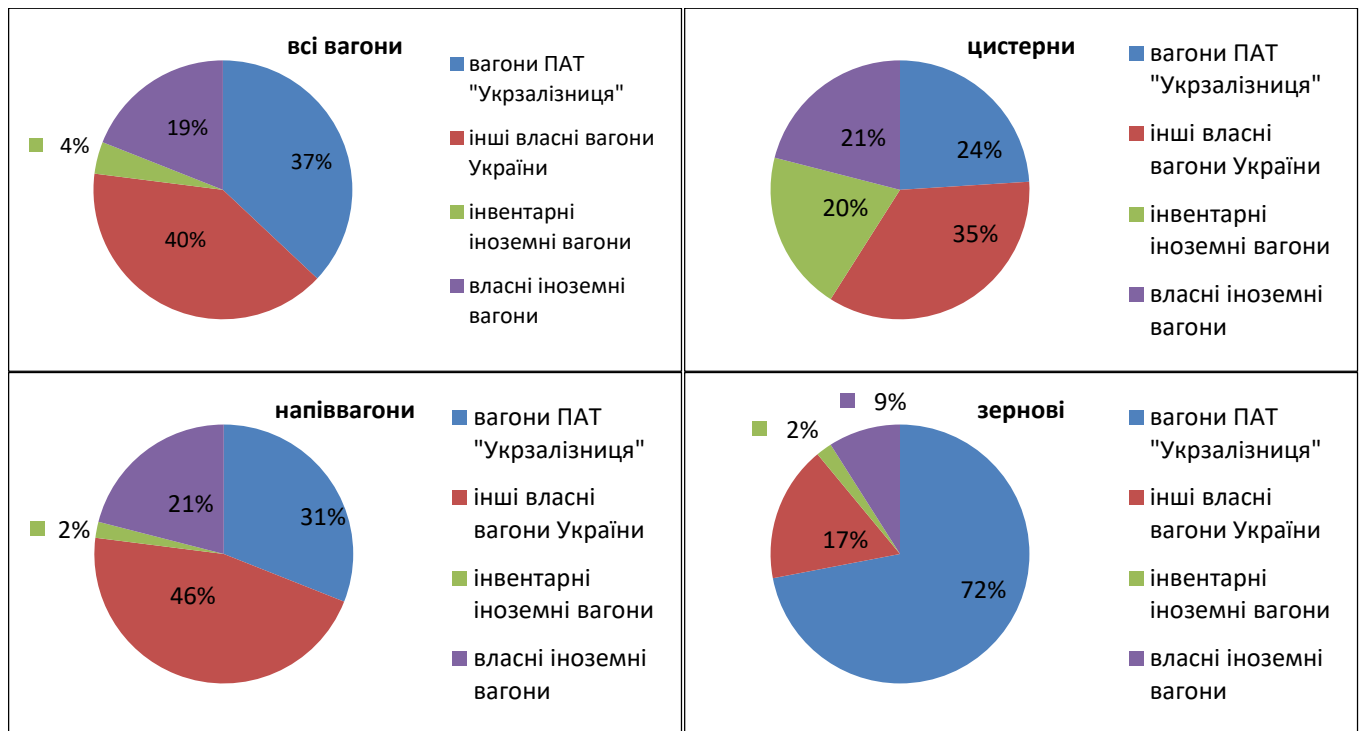


Рисунок 2. Частка перевезень у різних типах вагонів

У цистернах Укрзалізницею перевозиться – 24%, іншими власниками – 35%, а іноземними цистернами (інвентарними і власними) – разом 41%. Вантажі у піввагонах перевозяться в залежності від власності: 31% - Укрзалізницею, 46% - іншими вітчизняними власниками, решта 23% – іноземними. Щодо зернових вантажів, то тут поки що монополію на перевезення тримає Укрзалізниця – 72% інвентарних вагонів й лише 17% інших власників, 11% – іноземних.

Це в свою чергу передбачає зміну тарифів на вантажні перевезення, а саме вагонної складової тарифів, які до 2017 року були державно регульовані. А саме розпорядження КМУ від 1.02.2017 №64 є першим кроком щодо дерегуляції вагонної складової тарифу. Адже державне регулювання тарифів призводило до значного заниження тарифів, таким чином Укрзалізниця дотувала інші сектори економіки – рис. 3.

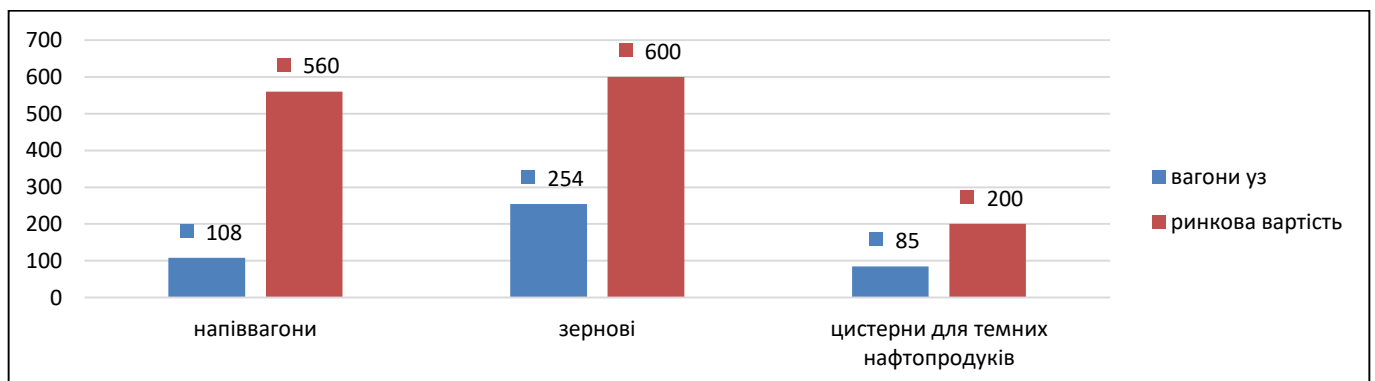


Рисунок 3. Порівняння тарифів за користуваннями вагонами, що належать Укрзалізниці та іншим власникам

Таким чином, на сьогодні плату за користування своїми вагонами оператори встановлюють самі, в залежності від кон'юнктури на ринку. Оскільки інфраструктурна та локомотивна складові тарифу державно регульовані, своєрідним люфтом для операторів є вагонна складова. Окрім цього, поки що в Україні не було створено агентство або нацкомісію з регулювання тарифів на залізницях та не застосовано механізм підвищення тарифів в узгодженні з поліпшенням якості послуг, адже тарифи без урахування якості підвищуються кожного року.

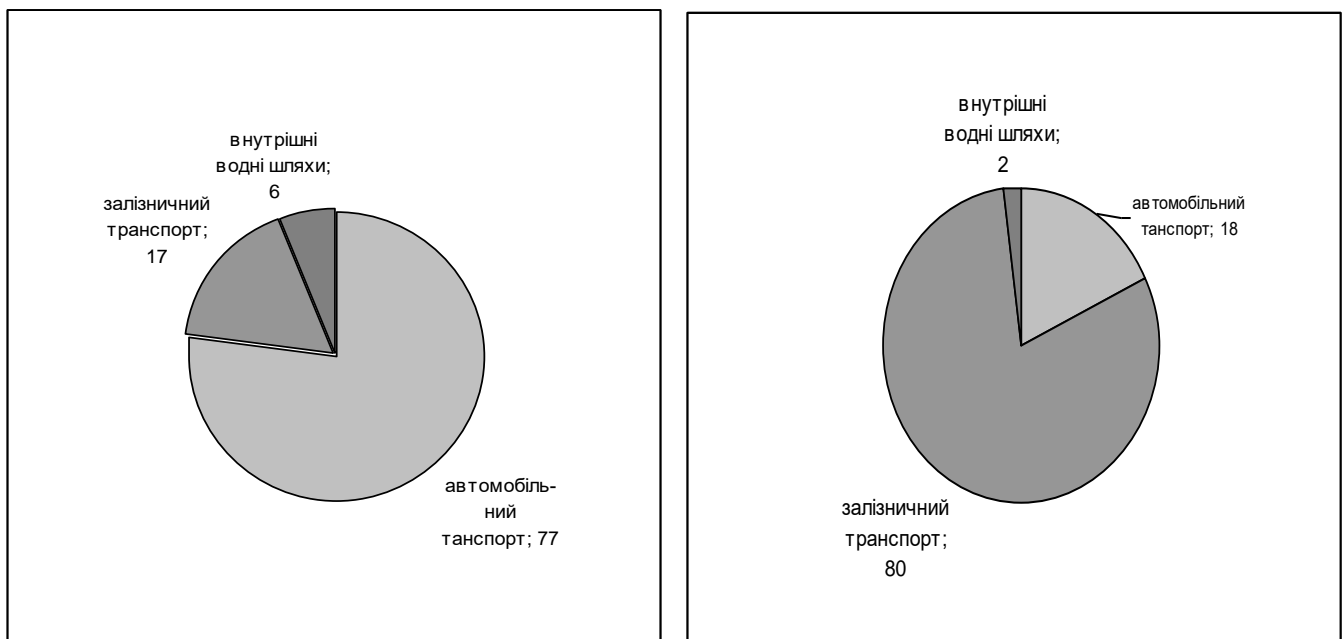
Стосовно лібералізації на ринку пасажирських перевезень, то поки що на цей ринок приватні оператори не зайшли, що пов'язано з забезпеченням беззбитковості пасажирських перевезень, яка досі не досягнута. У зв'язку з чим, не розвивається залізничне пасажирське машинобудування.

Лібералізація в сегменті локомотивної тяги, також є справою майбутнього, адже поки що в нас не набув розвитку інститут приватної власності в сегменті магістральних локомотивів та не розроблено правила недискримінаційного розподілу пропускної спроможності на залізничній інфраструктурі.

Загалом, технічний стан залізничного транспорту України не дивлячись на значну зношеність основних засобів є досить потужним, за довжиною залізниць Україна займає третє місце після Німеччини і Франції, за показниками операційної продуктивності залізниць, в рейтингу країн Міжнародного союзу залізниць Україна має високе четверте місце [4, 5].

Необхідно зазначити що, у порівнянні з європейською, транспортна система України виглядає дзеркально протилежною. Зокрема, на відміну від європейської, де домінує автомобільний транспорт, вітчизняна транспортна система характеризується розширеною часткою залізниць в загальній структурі вантажообороту та меншою роллю інших видів транспорту (рис. 4).

Такі пропорції обумовлені наступними поясненнями, так залізниці України належать до «простору 1520», 90% перевезень по якому здійснюється трьома країнами: РФ, Україною та Казахстаном, на відміну від загальноєвропейського простору, де домінують колії з шириною 1435 мм.



**Рисунок 4 Порівняльна характеристика вантажообороту за видами транспортування ЄС (середнє значення за 27 країнами) та України, 2014 р., %**

*Джерело: складено автором.*

Важка модель залізничного транспорту України дозволяє мати більші показники продуктивності вантажних перевезень, де домінують насипні й навалювальні вантажі, які за технологічною специфікою оптимально транспортувати залізничним транспортом. Основні клієнти Укрзалізниці (УЗ) – це передусім металургійні, вугільні, гірничі, аграрні, машинобудівні підприємства, як правило, транспортують свою продукцію великими партіями, що в межах країни за відсутності облаштованої та зручної системи водних шляхів та автомагістралей раціонально організовувати за допомогою залізниць. Залізничний транспорт є порівняно дешевим способом транспортування вантажів, через стримуванням Урядом України тарифів на перевезення Укрзалізницею та обмеженням розвитку потенціалу річкового транспорту через наявність значних бюрократичних перешкод, неадекватну тарифну політику та відсутність стратегії виведення галузі з кризи.

Щільність залізниць України наближається до середньої і складає 37,2 км на 1000 км кв. Сегментація країн за рівнем ВВП на душу населення (по паритету купівельної спроможності, в дол. США) та щільністю залізниць в обстеженні, проведеному нами, показує, що Україна попадає у 4-й квадрат з низьким рівнем ВВП та щільністю, що наближається до середньої – рис. 5, 6.

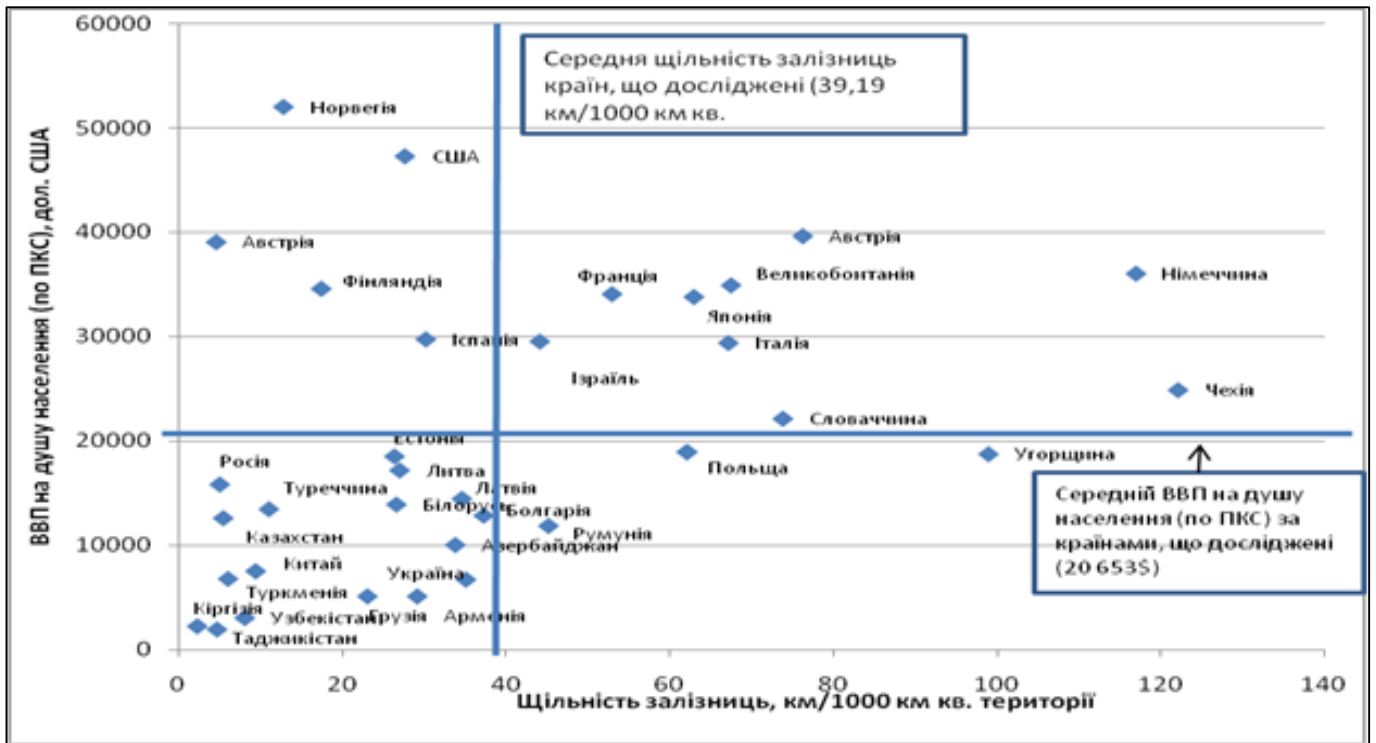


Рисунок 5. Сегментування країн за рівнем ВВП на душу населення і щільності залізниць

Джерело: Розраховано автором на основі даних статистичної бази World Bank.

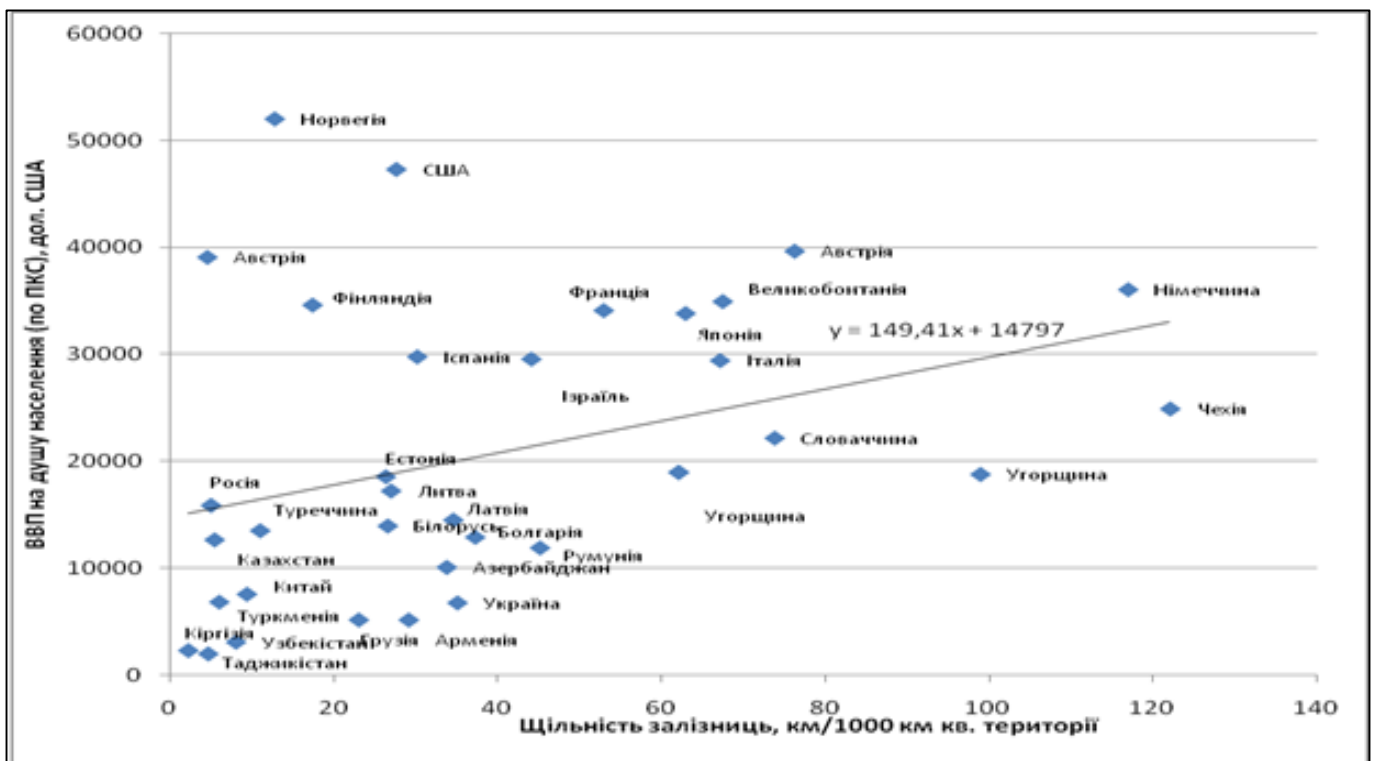


Рисунок 6. Залежність між ВВП на душу населення та щільністю залізниць, країн, що досліджені

Джерело: розраховано автором на основі даних статистичної бази World Bank.

Структурні пропорції ринку залізничних перевезень у порівнянні з європейською моделлю в значній мірі є об'єктивними і навряд коли-небудь будуть значно зміненими. Це обумовлено як природними умовами України, так і специфічною конфігурацією національного господарства, інтегруючим та комунікаційним каналом якого вдало можуть виступати залізниці. Проте оцінки зроблені нами щодо щорічних додаткових потреб фінансування транспорту та його інфраструктури свідчать про відкладений попит на реальні інвестиції й в залізничний транспорт зокрема, зважаючи на непрозорість управління та щорічне невиконання власних фінансових планів Укрзалізниці (рис 7).





**Рисунок 7. Щорічні додаткові потреби фінансування транспорту і його інфраструктури України, млрд Євро**

*Джерело: розраховано автором на основі даних Держкомстату.*

Основним викликом, що стоїть перед Україною, є необхідність завершення реформування залізниць та підвищення якості обслуговування клієнтів, та здійснення цих процесів у фарватері європейської ліберальної політики, що тісно пов'язана з імплементацією директив ЄС по залізничному транспорту Угоди про асоціацію між ЄС та Україною, за якою необхідно імплементувати *дванадцять* нормативно-правових актів по залізничному транспорту, з яких стосовно *доступу до ринку та інфраструктури* – 3 директиви та 1 регламент, *технічних умов, стандартів та техніки безпеки* – 4 директиви, *стандартизації рахунків та статистики* – 1 директива (1969 року), *комбінованих перевезень* – 1 директива, *пасажирських перевезень* – 2 регламенти (див. додаток XXXI до глави 7 «Транспорт» розділу V «Економічна і галузева співпраця» Угоди). У зв'язку з цим, було проведено аналіз та співставлення директив з чинним законодавством України та виявлені застереження, щодо їх імплементації, та систематизовано позитивні та негативні наслідки цієї імплементації, що викладено в таких роботах [12, 13, 14]. Окрім цього необхідним є оцінка процесу лібералізації та вчасне прийняття необхідної нормативної бази для забезпечення цих процесів.

**Висновки.** Серед двох полярних підходів до транспортної політики, а саме повного невтручання або лібералізації діяльності транспортного сектору та патерналістського підходу, що передбачає жорстке регулювання тарифів та єдину форму власності, комбінований підхід виглядає як необхідність в сучасних умовах поєднання принципів ліберального та патерналістського підходів і вибір його застосування підтверджується, насамперед, світовою практикою державного управління в транспортному секторі. Це, в свою чергу, передбачає широке застосування механізмів державно-приватного партнерства та розширення інструментів фінансування транспортної інфраструктури, а саме застосування таких фінансових інструментів як емісія боргових цінних паперів (інфраоблігації, єврооблігації); проектне і мезонінне фінансування, синдиковані або консорціальні кредити тощо.

Разом з тим лібералізація діяльності залізниць є вкрай важким процесом з точки зору практичного втілення у багатьох країнах. Не виключенням стала і Україна, в якій від першої концепції реформування залізниць до реального утворення ПАТ «Укрзалізниця» та відділення функції державного управління від комерційної діяльності пройшло 17 років, за які відбувалась лібералізація ринку вантажних перевезень. Наразі існуючим в ПАТ «Укрзалізниця» інвентарним парком перевозиться тільки 37% вантажів, інші 63% – транспортуються в вагонах інших власників і залізниць. У цистернах Укрзалізницею перевозиться – 24%, іншими власниками – 35%, а іноземними цистернами (інвентарними і власними) – разом 41%. Вантажі у піввагонах перевозяться в залежності від власності: 31% – Укрзалізницею, 46% – іншими вітчизняними власниками, решта 23% – іноземними. Щодо зернових вантажів, то тут поки що монополію на перевезення тримає Укрзалізниця – 72% інвентарних вагонів й лише 17% інших власників, 11% – іноземних. Не дивлячись на середні показники технічного оснащення, оновлення матеріально-технічної бази залізниць та рухомого складу відбувалось дуже повільно. Разом із старінням рухомого складу та скороченням парку вагонів Укрзалізницею, відбувається нарощення рухомого складу іншими власниками. Подальше створення конкурентного середовища у сфері залізничних вантажних перевезень залежатиме від таких умов:

- запровадження директив ЄС щодо залізничного транспорту, що прописані в Угоді про асоціацію між ЄС та Україною, підписаною 2014 р.;
- відділення регульованих та нерегульованих видів діяльності (монопольного сектора від потенційно конкурентного) в організаційному та економічному відношенні. Поки що при фактичному визначенні сфери вантажних перевезень як конкурентного сектора, Укрзалізниця, як власник інфраструктури, користується необмеженими повноваженнями щодо інших суб'єктів підприємництва на цьому ринку;
- реорганізації потенційно конкуруючих сегментів; встановлення цивільно-правової відповідальності всіх учасників ринку, а також умов їхньої взаємодії;
- приведення інвестиційного процесу у відповідність до вимог ринку;
- вдосконалення механізму встановлення тарифів на перевезення та прийняття Правил недискримінаційного доступу до інфраструктури.

Стосовно лібералізації на ринку пасажирських перевезень, то поки що на цей ринок приватні оператори не зайшли, що пов'язано з забезпеченням беззбитковості пасажирських перевезень, яка досі не досягнута. У зв'язку з чим, не розвивається залізничне пасажирське машинобудування.

Лібералізація в сегменті локомотивної тяги, також є справою майбутнього, адже поки що в нас не набув розвитку інститут приватної власності в сегменті магістральних локомотивів.

Разом з тим ці процеси потребують орієнтації на клієнта та підвищення якості надання послуг, що пов'язано також з проблемами матеріально-технічного забезпечення та модернізацією сучасних підприємств, що працюють в сегменті залізничних перевезень. За нашими оцінками залізниці потребують втричі більші обсяги інвестицій ніж вони отримують зараз.

#### Список використаних джерел

1. Гурьев А. На рыночные рельсы // Дороги, которые нас объединяют. К 20-летию Совета по железнодорожному транспорту государств-участников СНГ. Москва, 2011.
2. Нікуліна О.В. Підвищення ефективності функціонування природних монополій в умовах ринку (за матеріалами залізничного транспорту) : автореф. дис. ...канд. екон. наук; Українська державна академія залізничного транспорту Мінтрансв'язку України. Харків, 2003. С. 5.
3. Піріашвілі Б. З., Чиркін Б. П., Никифоров О. І. та ін. Засади модернізації виробничої інфраструктури України : кол. моногр.; НАН України, ДУ «Ін-т екон. та прогнозув. НАН України». Київ, 2014. 276 с.
4. Ейтутіс Г. Д., Никифоров О. І., Карпов В. М. Міжнародний вимір продуктивності залізничного транспорту України як основа вибору напрямів його модернізації. // Економіст. 2014. № 5. С. 63–68.
5. Ейтутіс Г. Д., Никифоров О. І., Карпов В. М. Заходи наближення продуктивності залізниць України до рівня країн – лідерів Міжнародного союзу залізниць (МСЗ). // Вісник Дніпропетровського національного університету залізничного транспорту ім. акад. В. Лазаряна. 2015. Вип. 10. С. 15–25.
6. Никифоров О. І. Імплементация Директив ЕС по железнодорожному транспорту в законодательство Украины: позитивні та негативні наслідки. // Економіст. 2013. № 10. С. 15-20.
7. Никифоров О. І., Карпов В. М., Кудрицька Н. В. Розділ 4. Залізничний транспорт. Імплементация Угоди про асоціацію між Україною та ЄС: рекомендації на основі досвіду Східної Європи. Наукова доповідь ДУ «Ін-т екон. та прогнозув. НАН України». Київ, 2015. С. 20-22, 73-77.
8. Никифоров О. І., Кудрицька Н. В., Стасюк О. М., Чмирьова Л. Ю., Федяй Н. О. Розділ 4. Транспорт України в умовах імплементации Угоди про асоціацію між Україною та ЄС. Імплементация угоди про асоціацію між Україною та ЄС: економічні наслідки та нові можливості. Наукова доповідь ДУ «Ін-т екон. та прогнозув. НАН України». Київ, 2016. С. 127–138.

#### References

1. Gur'yev A. (2011). Na rynochnye rel'sy [On market rails]. Roads that unite us. To the 20-th anniversary of the Council on Rail Transport of the CIS member states – Dorogi, kotorye nas ob'edinyayut. K 20-letiyu Soveta po zheleznodorozhnomu transportu gosudarstv-uchastnikov SNG. Moscow [in Russian].
2. Nikulina O. V. (2003). Pidvyshchennia efektyvnosti funktsionuvannia pryrodnykh monopolii v umovakh rynku (za materialamy zaliznychnoho transportu) [Increasing the efficiency of functioning of natural monopolies in market conditions (on materials of railway transport)]. Extended abstract of candidate's thesis. Kharkiv: Ukrainska derzhavna akademiia zaliznychnoho transportu Mintransv'iazku Ukrainy [in Ukrainian].
3. Piriashvili B. Z., Chyrkin B. P., Nykyforuk O. I. et al. (2014). Zasady modernizatsii vyrobnychoi infrastruktury Ukrainy : kol. monohr. [Principles of Modernization of Ukraine's Industrial Infrastructure: Count. monogr]. NAN Ukrainy, DU «In-t ekon. ta prohnozuv. NAN Ukrainy». Kyiv [in Ukrainian].
4. Eitutis H. D., Nykyforuk O. I. & Karpov V. M. (2014). Mizhnarodnyi vymir produktyvnosti zaliznychnoho transportu Ukrainy yak osnova vyboru napriamiv yoho modernizatsii [The international dimension of productivity of the railway transport of Ukraine as the basis of choice of directions of its modernization]. Ekonomist – Economist, 5, 63-68 [in Ukrainian].
5. Eitutis H. D., Nykyforuk O. I. & Karpov V. M. (2015). Zakhody nabyzhenia produktyvnosti zaliznyts Ukrainy do rivnia krain – lideriv Mizhnarodnoho soiuzu zaliznyts (MSZ). [Measures of approximation of productivity of railways of Ukraine to the level of the countries of the leaders of the International Union of Railways]. Visnyk Dnipropetrovskoho natsionalnoho universytetu zaliznychnoho transportu im. akad. V. Lazaryana - Bulletin of Dnipropetrovsk National University of Railway Transport named after. acad. V. Lazaryan. 10, 15-25 [in Ukrainian].

6. Nykyforuk O. I. (2013) *Implementatsiia Dyrektyv YeS po zaliznychnomu transportu v zakonodavstvo Ukrainy: pozytyvni ta nehatyvni naslidky* [Implementation of the EU Directives on Rail Transport in Ukraine: Positive and Negative Consequences]. *Ekonomist – Economist*, 10, 15-20 [in Ukrainian].

7. Nykyforuk O. I., Karpov V. M. & Kudrytska N. V. (2015). *Zaliznychnyi transport. Implementatsiia Uhody pro asotsiatsiiu mizh Ukrainoiu ta YeS: rekomendatsii na osnovi dosvidu Skhidnoi Yevropy* [Rail transport. Implementation of the Association Agreement between Ukraine and the EU: recommendations based on the experience of Eastern Europe]. *DU «In-t ekon. ta prohnozuv. NAN Ukrainy»*. Kyiv [in Ukrainian].

8. Nykyforuk O. I., Kudrytska N. V., Stasyuk O. M., Chmyr'ova L. Yu. & Feday N. O. (2016) *Transport Ukrainy v umovakh implementatsiyi Uhody pro asotsiatsiyu mizh Ukrainoyu ta YeS. Implementatsiya uhody pro asotsiatsiyu mizh Ukrainoyu ta YeS: ekonomichni naslidky ta novi mozlyvosti*. [Ukraine's Transport in the Implementation of the Association Agreement between Ukraine and the EU. Implementation of the Association Agreement between Ukraine and the EU: economic implications and new opportunities] *DU «In-t ekon. ta prohnozuv. NAN Ukrainy»*. Kyiv [in Ukrainian].

#### ДАНИ ПРО АВТОРА

**Никифорук Олена Ігорівна**, доктор економічних наук, с.н.с., завідувач відділу розвитку виробничої інфраструктури ДУ «Інститут економіки та прогнозування НАН України»,  
e-mail: [elena.nikiforuk@gmail.com](mailto:elena.nikiforuk@gmail.com)

#### ДАННЫЕ ОБ АВТОРЕ

**Никифорук Елена Игоревна**, доктор экономических наук, с.н.с., заведующий отделом развития производственной инфраструктуры ГУ «Институт экономики и прогнозирования НАН Украины»,  
e-mail: [elena.nikiforuk@gmail.com](mailto:elena.nikiforuk@gmail.com)

#### DATA ABOUT THE AUTHOR

**Nykyforuk Olena**, Doctor of Economical Sciences, Senior Researcher, Head of Department of the Development of Infrastructure, NASU Institute for Economics and Forecasting,  
e-mail: [elena.nikiforuk@gmail.com](mailto:elena.nikiforuk@gmail.com)

УДК 65.050.9

<https://doi.org/10.31470/2306-546X-2018-38-33-39>

## СОЦІАЛЬНО-ЕКОНОМІЧНА БЕЗПЕКА ЯК ОБ'ЄКТ УПРАВЛІННЯ В МЕНЕДЖМЕНТІ АГРАРНИХ ПІДПРИЄМСТВ В ЯКОСТІ СУБ'ЄКТІВ ГОСПОДАРЮВАННЯ МІКРОРІВНЯ

**Антошкін В.К.**

**Предметом дослідження** виступають теоретичні, методичні та практичні аспекти ідентифікації соціально-економічної безпеки як об'єкту управління функціонуванням та розвитком аграрних підприємств в якості суб'єктів господарювання мікрорівня. Йдеться про встановлення її мети, завдань, визначення особливостей, ідентифікацію принципів здійснення, встановлення тенденцій розвитку та першочергових завдань менеджменту, у т.ч. на рівні аграрних підприємств.

**Метою роботи** є виявлення сутності категорії соціально-економічна безпека та її практичної ідентифікації; визначення особливостей на рівні аграрних підприємств як об'єкту управління в їх менеджменті; встановлення принципів та першочергових завдань менеджменту.

**Методологічною основою статті** стали загальнонаукові методи пізнання, узагальнення, метод порівняльного аналізу та інші методи дослідження. Також це був системно-структурний аналіз і синтез при встановленні принципів здійснення соціально-економічної безпеки; проблемно-цільовий підхід при наданні рекомендацій для подальшого управління розвитком та зміцненням соціально-економічної безпеки аграрних підприємств.

**Результати роботи.** Основні результати статті полягають в уточненні категорії соціально-економічна безпека, встановленні її ознак та виявлення особливостей на рівні аграрних підприємств як важливого елементу їх менеджменту й управління подальшим розвитком. Були виявлені завдання формування соціально-економічної безпеки та принципи здійснення. Визначені тенденції розвитку та першочергові заходи управління щодо зміцнення на рівні аграрних підприємств.

**Галузь застосування результатів** полягає в тому, що викладені пропозиції з питань ідентифікації сутності, ознак та особливостей соціально-економічної безпеки як складової управління в менеджменті підприємств. Встановлені принципи здійснення та визначені першочергові заходи управління можуть бути використані керівниками та фахівцями підприємств з метою підвищення рівня їх соціально-економічної безпеки на перспективу. При цьому особлива увага була приділена сільськогосподарським (аграрним) підприємствам як сфері прикладання отриманих рекомендацій.

**Висновки.** В загальному вигляді, дослідження соціально-економічної безпеки на рівні аграрних підприємств потребує подальшого аналізу з метою вивчення нових варіантів пошуку існування на ринку. Остаточний вибір