

**ФІНАНСОВІ ПРОБЛЕМИ ЛІБЕРАЛІЗАЦІЇ РИНКУ  
ВАНТАЖНОЇ ТЯГИ В УКРАЇНІ**

**FINANCIAL PROBLEMS OF MARKET LIBERALIZATION  
OF MOTIVE POWER IN UKRAINE**

*канд. екон. наук Н.М. Лисьонкова, канд. екон. наук О.А. Єрмоленко  
Український державний університет залізничного транспорту (м.Харків)*

*N.M. Lysonkova, PhD (Econ.), O.A. Yermolenko, PhD (Econ.)  
Ukrainian State University of Railway Transport (Kharkiv)*

За останні 30 років обсяг вантажних перевезень зменшилися в 3 рази, при тому що інфраструктура залізниць не зазнала за ці роки значних перетворень. Крім того, с 2012 по 2017 роки виручка УЗ впала в 2 рази – с \$6,6 до \$3,3 млрд. І все це відбувалося на фоні того, що 47% перевезень забезпечує 91% прибутку УЗ, а 46% з них припадає на транзит та внутрішні перевезення, при тому, що третина інфраструктури УЗ генерує 93% доходів або 51,7 млрд грн.

Нігелювання інфраструктурними перетвореннями призвело до зростання дефіциту у локомотивах, та розгляду питання залучення приватних компаній на ринок тяги. На даний час інвентарний локомотивний парк УЗ нараховує 609 магістральних вантажних тепловозів різних серій, а їх знос складає: 95,7% по електровозам, 99,7% по тепловозам, а при нормативному терміні служби в 20 років, їх середній вік – 31 рік. На кінець 2016 року для здійснення залізничних перевезень не вистачало близько 100 локомотивів, згідно Програми оновлення рухомого складу УЗ Загальна потреба в закупках локомотивів на період 2016-21 рр складає 252 одиниці на суму 34,8 млрд грн [1]: 11,5 млрд грн за 85 електровозів постійного струму; 10,1 млрд грн за 75 електровозів змінного струму; 6,6 млрд грн за 40 електровозів подвійного живлення; 6,5 млрд грн за 52 тепловози. Але в сучасних економічних умовах власних коштів для оновлення локомотивного парку у УЗ немає і потреба у приватній тязі зростає.

З одного боку повне відкриття ринку тяги неможливе через відсутність законодавчої і нормативної бази, щодо створення державної служби регулювання залізничного транспорту, яка має формувати засади ринку локомотивної тяги. Але можливість використання приватної тяги на даний момент вже є, і Правила технічної експлуатації залізниць України (п. 9.12) допускають вихід локомотивів підприємств на шляхи загальної мережі залізниць, а "Збірник тарифів" (п. 20.1) надає можливість тарифікації таких перевезень [2, 3]. Але немає розробленого і затвердженого порядку обігу приватного тягового складу та правил допуску перевізників до інфраструктури. Основні магістралі Україні на яких вже

використовуються приватні локомотиви, це: 70 км між станціями Ямниця и Ходорів – (ПАТ "Івано-Франківськцемент"); 38 км між станціями Кривин и Здолбунів (ПАТ "Волинь-цемент"); 6-14 км між станціями Червоноград, Горняк та Сосновка (ДП "Червоноградвантажтранс"); 10 км між станціями ім. Анатолія Алімова та Запоріжжя-Ліве (ПАТ "Укрграфіт").

Головна проблема полягає в тому, що вантажовідправники, які мають можливість придбати локомотиви, зацікавлені лише напрямках по яких перевозиться лише їх продукція, а ці напрями приносять найбільші доходи для УЗ. Досвід європейських країн свідчить про те, що за перший рік лібералізації національні перевізники втрачали до 30 % ринку вантажних перевезень, а в наших умовах, коли понад 80 % усієї вантажної роботи виконують 15% дільниць втрати можуть складати до 90% доходів.

При нинішньому рівні залізничних тарифів, терміни окупності локомотива не привабливі для інвесторів. Вартість магістрального вживаного локомотиву складає \$ 5-7 млн, при терміні окупності капітальних вкладень 8-10 років. Термін окупності нового локомотиву, складає 15-16 років, при тому що нові локомотиви не окупаються так як є неконкурентоспроможними старим локомотивам УЗ.

Для привабливості інвестицій в новий тяговий склад необхідна дерегуляція тарифу на вантажні перевезення та виділення локомотивної частини тарифу. Це пов'язано з тим, що за нинішніх умов рівень інфраструктурної частини недостатній для здійснення необхідних капітальних інвестицій, тому що індексація тарифу не встигає за зростанням цін на матеріали для ремонту.

В сучасних умовах можливі наступні варіанти вирішення дефіциту тяги:

1) Псевдовідкритий ринок, який дає змогу допуску приватних локомотивів на деякі окремі магістральні напрями, де є висока потреба в тязі.

2) Легальний ринок, для всіх потенційних учасників, що передбачає прийняття відповідного законодавства, утворення регулюючих органів, перегляду тарифної системи, розробки порядків видачі ліцензій, сертифікатів, контролю, компенсації збиткових напрямків діяльності УЗ тощо.

3) Придбання локомотивів та їх передача в користування УЗ на умовах лізингу є найбільш надійним способом інвестування з можливістю використання локомотивів після відкриття ринку локомотивної тяги. Лізинг допоможе за короткий в термін вирішити проблему дефіциту тяги на окремих напрямках, а інвестори, які закупають локомотиви, зможуть гарантовано забезпечити перевезення своїх вантажів, а після відкриття ринку, продовжити їх використання на умовах повноправного оператора тяги, в умовах коли бізнес розглядає рухомий склад як складову логістичного ланцюжка для задоволення клієнтів. Все це дозволить створити максимально рівні умови для всіх учасників ринку і сприятиме розвитку конкуренції.

[1] Програма (прогнозна) оновлення рухомого складу ПАТ «Укрзалізниця» на період до 2021 року та її виконання у 2017 році [Електронний ресурс] / Департамент розвитку і технічної політики (ЦТЕХ). – ПАТ «Укрзалізниця». –

2017. – Режим доступу: <http://eurotrain.railway-publish.com/assets/files/pdf/1.pdf> (дата звернення 13.02.2018 р.). – Назва з екрана.

[2] Правила технічної експлуатації залізниць України [Електронний ресурс] . – Режим доступу: <http://zakon5.rada.gov.ua/laws/show/z0050-97>– (дата звернення 13.02.2018 р.). – Назва з екрана.

[3] Збірник тарифів на перевезення вантажів у межах України та пов'язані з ними послуги [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://www.uz.gov.ua/files/file/tariff/%D0%97%D0%B1D1%96%D1%80%D0%BD%D0%B8%D0%BA%20%D1%82%D0%B0%D1%80%D0%B8%D1%84%D1%96%D0%B2%20%D1%81%D1%82%D0%B0%D0%BD%D0%BE%D0%BC%20%D0%BD%D0%B0%2022.12.2017.docx>. – (дата звернення 13.02.2018 р.). – Назва з екрана.

**УДК 334.012.82:656.2(477)**

## **ВПЛИВ ІНТЕГРАЦІЙНИХ ПРОЦЕСІВ В МІЖНАРОДНІЙ ТРАНСПОРТНІЙ ІНФРАСТРУКТУРІ НА РОЗВИТОК ЗОВНІШНЬОЕКОНОМІЧНОГО ПОТЕНЦІАЛУ УКРАЇНИ**

### **INFLUENCE OF INTEGRATION PROCESSES IS IN INTERNATIONAL TRANSPORT INFRASTRUCTURE ON DEVELOPMENT OF EXTERNAL ECONOMIC POTENTIAL OF UKRAINE**

*канд. екон. наук В.Ф. Мінка, канд. екон. наук І.В. Підпригора  
Український державний університет залізничного транспорту (м. Харків)*

*V.F. Minka, PhD (Econ.), I.V. Pidoprygora, PhD (Econ.)  
Ukrainian State University of Railway Transport (Kharkiv)*

Останнє десятиріччя ХХ століття та початок ХХІ століття відмічене докорінними змінами усього людства, пов'язаними як з процесами постіндустріалізації та прискореної глобалізації, домінантою яких є інформаційно-цифрова та фінансова складові, так й процесами безпрецедентного розширення трансграничних коридорів її транспортної системи. Для України ще вони ознаменувались як розпадом СРСР, зміною устрою та переходом в нових границях до іншої системи суспільно-політичної інституціоналізації, так й впровадженням нових ринкових принципів побудови, регулювання та управління національної економіки, включаючи її зовнішньоекономічну складову.

В нових геополітичних та гео економічних умовах Україна була змушена вибудувувати свою, що не має аналогів у світі, систему різновекторного розвитку та макроекономічної стабілізації, направлену на мінімізацію наслідків дезінтеграції на пострадянському просторі та активізації процесів адаптації та вбудови її до конкурентно-інтегрованої глобальної системи господарювання.

За таких умов, опірно-системоутворюючим вектором інтернаціоналізації українських економічних інтересів є транспортна компонента, яка актуалізує процес національного розвитку та структурно-функціонального інтегрування в