



МІЖНАРОДНИЙ
УНІВЕРСИТЕТ
ФІНАНСІВ

ЛЬВІВСЬКИЙ ІНСТИТУТ
ПрАТ «ВНЗ «МАУП»
КАФЕДРА ЕКОНОМІКИ ТА ПІДПРИЄМНИЦТВА

МІЖНАРОДНИЙ УНІВЕРСИТЕТ ФІНАНСІВ



УНІВЕРСИТЕТ ЕКОНОМІКИ В БИДГОЩІ (ПОЛЬЩА)



ЛЬВІВСЬКИЙ ТОРГОВЕЛЬНО-ЕКОНОМІЧНИЙ
УНІВЕРСИТЕТ



НАЦІОНАЛЬНИЙ ТЕХНІЧНИЙ УНІВЕРСИТЕТ УКРАЇНИ
«КИЇВСЬКИЙ ПОЛІТЕХНІЧНИЙ ІНСТИТУТ ІМЕНІ
ІГОРЯ СІКОРСЬКОГО»
КАФЕДРА ТЕОРЕТИЧНОЇ ТА ПРИКЛАДНОЇ
ЕКОНОМІКИ



ГРОМАДСЬКА ОРГАНІЗАЦІЯ
«АКАДЕМІЧНИЙ ПРОСТІР»

«АКТУАЛЬНІ ПРОБЛЕМИ ЕКОНОМІКИ ТА УПРАВЛІННЯ В УМОВАХ СИСТЕМНОЇ КРИЗИ»

Матеріали Міжнародної науково-практичної інтернет-конференції

27 листопада 2019 року

м. Львів

Актуальні проблеми економіки та управління в умовах системної кризи : збірник матеріалів Міжнародної науково-практичної інтернет-конференції, 27 листопада 2019 року. – Львів: Львівський інститут ПрАТ «ВНЗ «МАУП», 2019. – 472 с.

УДК 330.11 : 338.24

ББК 65.050

У збірнику представлені тези доповідей, які оприлюднені на Міжнародній науково-практичній інтернет-конференції «Актуальні проблеми економіки та управління в умовах системної кризи», яка відбулась у Львівському інституті ПрАТ «ВНЗ «МАУП» 27 листопада 2019 року.

Збірник розрахований на наукових та науково-педагогічних працівників вищих навчальних закладів і наукових установ, студентів, аспірантів та докторантів, практичних працівників і широкий читацький загал.

ОРГАНІЗАЦІЙНИЙ КОМІТЕТ:

Голова оргкомітету:

Лелик Л. І.

директор Львівського інституту ПрАТ «ВНЗ «МАУП»,
кандидат економічних наук, доцент (м. Львів, Україна)

Співголови оргкомітету:

Іляш О. І.

проректор з наукової та міжнародної діяльності Міжнародного університету фінансів (м. Київ, Україна), професор Університету Економіки (WSG), (м. Бидгощ, Республіка Польща), професор кафедри теоретичної та прикладної економіки Національного технічного університету України «Київський політехнічний інститут імені Ігоря Сікорського» (м. Київ, Україна)

Крейдич І.М.

завідувач кафедри теоретичної та прикладної економіки Національного технічного університету України «Київський політехнічний інститут імені Ігоря Сікорського» (м. Київ, Україна)

Члени оргкомітету:

Парфенюк Є. І.

заступник директора з навчально-методичної та виховної роботи Львівського інституту ПрАТ «ВНЗ «МАУП», кандидат економічних наук, доцент (м. Львів, Україна)

Гринкевич О.С.

професор кафедри статистики економічного факультету ЛНУ імені Івана Франка, доктор економічних наук (м. Львів, Україна)

Магас Н. В.

завідувач кафедри економіки та підприємництва Львівського інституту ПрАТ «ВНЗ «МАУП», кандидат економічних наук, доцент (м. Львів, Україна)

Маргіта Н. О.

старший викладач кафедри маркетингу і логістики НУ «Львівська політехніка», заступник голови Громадської організації «Академічний простір», кандидат економічних наук (м. Львів, Україна)

Мединська Т. В.

доцент кафедри фінансів, кредиту та страхування Львівського торговельно-економічного університету, кандидат економічних наук (м. Львів, Україна)

Стефанишин О. Б.

доцент кафедри економіки та підприємництва Львівського інституту ПрАТ «ВНЗ «МАУП», кандидат економічних наук (м. Львів, Україна)

Рекомендовано: до друку Вченою радою Львівського інституту ПрАТ «ВНЗ «МАУП» (протокол № 3/19/20 від 12 грудня 2019 р.)

Доповіді друкуються в авторській редакції. Автори опублікованих матеріалів несуть повну відповідальність за підбір, точність наведених фактів, цитат, економіко-статистичних даних, галузевої термінології, інших відомостей.

©Львівський інститут МАУП, 2019

Обруч Г. В., к.е.н.,
ст. викладач кафедри економіки та управління
виробничим і комерційним бізнесом,
Український державний університет залізничного транспорту

ОСОБЛИВОСТІ РОЗВИТКУ АТ «УКРЗАЛІЗНИЦЯ» В УМОВАХ ЛІБЕРАЛІЗАЦІЇ РИНКУ ЗАЛІЗНИЧНИХ ПЕРЕВЕЗЕНЬ

Започаткування і впровадження в Україні ініціативи лібералізації ринків, на яких функціонують природні монополії, відбувається протягом останніх років. Зокрема такого роду зміни зафіксовано на валютному ринку, у сфері постачання послуг електроенергії, на ринках землі сільськогосподарського призначення і безпосередньо послуг залізничного транспорту. Однак, якщо у перших двох випадках створено законодавчий базис і фактично розпочато процеси лібералізації, то відкриття ринку землі для іноземного капіталу і забезпечення допуску приватних операторів до залізничної інфраструктури загального користування наразі лише активно обговорюється.

Відтак найбільш масштабного обговорення на сьогодні набуло питання поділу залізничного монополіста на окремі компанії за напрямками діяльності і безпосередньо перспективи лібералізації ринку залізничних перевезень. Сама ідея розділення АТ «Укрзалізниця» на бізнес-сегменти не є новою. Оскільки стратегією розвитку залізничного транспорту розкрито можливі варіанти поділу залізничної компанії. Так, у стратегії на 2017-2021 рр. передбачалося створення п'яти бізнес-вертикалей: вантажні перевезення і логістика; пасажирські перевезення; інфраструктура; послуги локомотивної тяги; виробництво і сервіс [1]. У свою чергу стратегія розвитку АТ «Укрзалізниця» на 2019-2023 рр. містить сценарій її поділу на чотири бізнес-сегмента, зокрема: вантажні перевезення і логістика; пасажирські перевезення; інфраструктура; виробництво і сервіс [2]. При цьому, важливим є той факт, що діюча стратегія розвитку залізничного транспорту не передбачає чіткого відокремлення послуг

локомотивної тяги, що наводить на думку про невизначеність питання лібералізації тяги і допуску до магістральних колій приватних операторів.

Як зазначається, ініціатива лібералізації ринку послуг залізничного транспорту набуде практичного впровадження у випадку прийняття нового закону про залізничний транспорт, в якому визначено створення нової моделі ринку залізничних перевезень, аналогічної європейським залізничним системам. Законопроект визначає вимоги, обов'язки і права оператора інфраструктури, перевізника, також основні вимоги до рухомого складу та основи діяльності операторів рухомого складу. Що стосується конкурентного ринку, то законопроект передбачає, що здійснювати перевезення пасажирів і вантажів можуть перевізники всіх форм власності, які забезпечують тяговий рухомий склад. Такого роду діяльність з перевезення пасажирів і вантажів підлягатиме ліцензуванню. При цьому, до будь-яких видів перевезень застосовуватиметься вільне тарифоутворення [3].

Доступ до залізничної інфраструктури буде надаватися перевізникам на недискримінаційній основі. Умовою такого доступу буде наявність сертифіката безпеки і / або сертифіката авторизації. При цьому інфраструктура загального користування залишається в державній власності, її експлуатацію і утримання здійснює оператор інфраструктури. Розвиток інфраструктури загального користування буде здійснюватися за рахунок інвестиційної складової в тарифі на обов'язкові послуги з доступу до інфраструктури. Передбачається, що нагляд за недискримінаційним доступом до інфраструктури загального користування забезпечуватиме Національна комісія, що здійснює регулювання у сфері транспорту. Також однією з її функцій має стати регулювання тарифу на обов'язкові послуги доступу до інфраструктури загального користування [3].

Окрім цього, законопроект містить положення щодо врегулювання діяльності власників під'їзних колій; введення технічного розслідування залізничних транспортних пригод; встановлення правових основ технічного регулювання для забезпечення інтероперабельності (здатності залізничного

транспорту підтримувати безпечний рух); пропозиції щодо застосування нового підходу до забезпечення суспільно важливих перевезень [3].

Слід вказати, що ризикованість лібералізації ринку залізничних перевезень для залізничної галузі посилюється впливом притаманних їй внутрішніх загроз. Наразі АТ «Укрзалізниця» розвивається в умовах кризи, що виражається в негативній динаміці таких показників як: зниження частки компанії на транспортному ринку країни; падіння обсягів вантажних і пасажирських перевезень залізничним транспортом; посилення зношеності рухомого складу, скорочення його парку і зниження якісних показників його роботи; перевищення темпів списання рухомого складу над темпами його оновлення; погіршення стану залізничної інфраструктури; посилення проблеми неукомплектованості і дефіциту кадрів для експлуатаційної діяльності; збитковість пасажирських перевезень і відсутність компенсації державою здійснення перевезень пільгових категорій населення; погіршення фінансових результатів діяльності АТ «Укрзалізниця» та ін.

Зважаючи на ряд перелічених проблем, нині АТ «Укрзалізниця» не в змозі конкурувати з приватними операторами на ринку залізничних перевезень. Наявність інституційних, технічних, інфраструктурних, кадрових та іншого роду прогалин в системі управління залізничною компанією на тлі відкриття ринку для доступу приватних операторів призведе до поглиблення існуючих проблем розвитку залізничного транспорту і виникнення нових перешкод функціонування вітчизняної залізничної галузі. Останнє може призвести до суттєвих негативних наслідків для національної економіки загалом.

При цьому важливо зазначити, що допуск приватної тяги не вирішить назрілі питання з перевезення вантажів залізничним транспортом, і проблеми, що накопичилися в АТ «Укрзалізниця», пов'язані з низькою ефективністю і катастрофічним зносом рухомого складу. Основною загрозою виділяють ризик приватизації прибуткових видів діяльності і націоналізації збиткових видів перевезень. Експерти прогнозують, що в результаті допуску приватної тяги великі вантажовласники отримають преференції, а малий і середній бізнес

навпаки постраждає. Оскільки великі компанії матимуть змогу забезпечувати маршрутні відправки своїх вантажів, а для середнього і малого бізнесу виникне проблема з відправленням вантажів, викликана погіршенням фінансового становища АТ «Укрзалізниця» і поглибленням проблем із повагонними і груповими вантажними відправленнями. Також невирішеними залишаються питання щодо фінансування утримання та розвитку залізничної інфраструктури і джерела субсидіювання пасажирських перевезень [4].

Таким чином, здійснення лібералізації ринку залізничних перевезень потребує виконання таких умов: розділення монопольно регульованих і конкурентних сфер діяльності залізничного транспорту; забезпечення вільного і рівного доступу транспортно-логістичних операторів до залізничної інфраструктури; розроблення продуманого і детального плану лібералізації ринку послуг тяги; створення інституційних умов для розвитку інституту приватної власності у сфері локомотивної тяги; формування моделі взаємодії учасників ринку залізничних перевезень; встановлення правової відповідальності операторів ринку послуг залізничного транспорту; приведення у відповідність до ринкових вимог тарифної політики в залізничній галузі; урегулювання питання щодо інвестування процесів розвитку залізничної інфраструктури; вирішення питання стосовно субсидіювання пасажирських перевезень залізничним транспортом; забезпечення інноваційного оновлення виробничо-ремонтної бази; подолання проблем своєчасності і надійності матеріально-технічного забезпечення розвитку залізничного транспорту.

Література:

1 Стратегія розвитку ПАТ «Укрзалізниця» 2017-2021 роки. - *publications.chamber.ua*: веб-сайт. URL: http://publications.chamber.ua/2017/Infrastructure/Session_4_Vasilevskiy.pdf (дата звернення: 16.11.2019).

2 Стратегія АТ «Укрзалізниця» на 2019-2023 роки. АТ «Укрзалізниця»: веб-сайт. URL: <https://uz.gov.ua/> (дата звернення: 16.11.2019).

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

4 Ахметов и Жеваго – поддерживают. Кому еще станет лучше от железнодорожной реформы? *Ліга. Бизнес*: веб-сайт. URL: <https://biz.liga.net/all/transport/article/ahmetov-i-jevago---podderjivayut-komu-esche-stanet-luchshe-ot-jeleznodorojnoy-refrmy> (дата обращения: 14.11.2019).

Шушкова Ю. В., к.е.н., доцент
*доцент кафедри державних та місцевих фінансів,
Львівський національний університет імені Івана Франка*

КОНЦЕПТУАЛЬНІ ВЗАЄМОЗВ'ЯЗКИ ТЕХНОЛОГІЧНОЇ МОДЕРНІЗАЦІЇ ТА ЕКОНОМІЧНОГО ЗРОСТАННЯ

Технологічна модернізація – процес складний, комплексний, різновекторний, залежить від чисельних внутрішніх і зовнішніх чинників, факторів та умов. Диференціюються також й стратегічні орієнтири та підходи, методи, механізми, інструменти державної політики в частині її стимулювання і забезпечення в залежності від поточного етапу соціально-економічного розвитку, бюджетних та ресурсних можливостей, геоекономічного становища, якості інтелектуально-кадрового та кадрового потенціалу держави.

При дослідженні проблем державної політики забезпечення технологічної модернізації важливим моментом є, по-перше, розуміння актуальності та адекватності ситуації для здійснення відповідних якісних стратегічних і тактичних заходів; по-друге, селективність в організаційно-ресурсному забезпеченні державного регулювання та стимулювання інноваційно-технологічної активності. Мова йде про різні фази та типи економічного зростання, характерні для поточного етапу поступу національної економіки, і,

**«АКТУАЛЬНІ ПРОБЛЕМИ ЕКОНОМІКИ
ТА УПРАВЛІННЯ В УМОВАХ СИСТЕМНОЇ КРИЗИ»**

Матеріали доповідей Міжнародної науково-практичної
інтернет-конференції

(м. Львів, 27 листопада 2019 р.)

Оргкомітет не завжди поділяє думку та погляди авторів.

Відповідальність за достовірність фактів, власних імен, географічних назв,
цитат, цифр та інших відомостей несуть автори публікацій.

Підписано до друку 12 грудня 2019 р.

Формат 60x84 1/16 Папір офсетний Друк офсетний

Замовлення ____ Тираж 100

Львівський інститут ПрАТ «ВНЗ «МАУП»

79059 м. Львів, вул. Гетьмана Мазепи, 29