

*Дейнека О. Г.*

*доктор економічних наук, професор*

*Український державний університет залізничного транспорту*

*Котик В. О.*

*кандидат економічних наук, доцент*

*Український державний університет залізничного транспорту*

*Тарасова Т.М.*

*магістр*

*Український державний університет залізничного транспорту*

## **НАПРЯМКИ ПОСИЛЕННЯ ВПЛИВУ ЗАЛІЗНИЧНОЇ МОНОПОЛІЇ НА РИНКУ ТРАНСПОРТНИХ ПОСЛУГ**

В сучасних умовах якісно нового бачення набуває проблема реального реформування галузі залізничного транспорту. За попередні три десятиліття мали місце лише декларативні заяви представників керівних структур держави, а також Укрзалізниці щодо необхідності проведення структурних змін в управлінні на всіх рівнях галузі. Було запропоновано декілька псевдореформ з поверхневим їх обґрунтуванням, які мали внести корегування в структуру і управління галузі з визначенням термінів часу та очікуваних кінцевих результатів. Проте невизначеність з учасниками інвестиційних вливань, відсутність гарантій держави щодо покриття можливих ризиків, відсутність професіоналізму як виконавців, так і керівників галузі та їх безкінечна зміна та ротация привели до жахливих наслідків і, як наслідок, майже до повного розвалу галузі залізничних перевезень.

За часів колишньої планової економіки кожен вид транспорту мав чітку організаційну структуру управління й займався тільки делегованими йому видами перевезень. Збереження вказаних структур у ринкових умовах зумовило появу монопольних утворень у кожному з транспортних секторів. Деякі види транспорту реформували свої структури управління і досягли певних результатів. Проте залізничний транспорт не зміг своєчасно реформувати структуру транспортного ринку і, як результат, втратив значну частку обсягів своїх перевезень у вантажному та пасажирському сполученні.

За останні роки науковці та фахівці залізничної галузі внесли вагомі пропозиції, які несли за мету зупинити стрімке падіння залізничного транспорту та негайно відмовитись від наслідків присутності елементів застарілої планово-адміністративної системи управління в галузі. Але більша частина пропозицій, що несли необхідні елементи пропозицій і розрахунків, нажаль не були прийняті до уваги, а деякі в загалі не розглядались і не обговорювались. Результат таких дій ми отримали вже сьогодні. Це старіння, неконкурентоспроможність та обвальний стан основних виробничих фондів, проблеми із зайнятістю та кваліфікацією трудових ресурсів, невважена та дублююча схема управління керівними структурами від підприємства до міністерства, низький стан продуктивності праці та заробітної плати зайнятих на перевезеннях та в інфраструктурі і т.і. Жоден з варіантів реформування залізничного транспорту зарубіжних країн також не був навіть частково залучений, а інвестиції, які лише вібірково надходили із закордону, витрачались невиправданно, або взагалі зникали.

Зазначене вище обумовило мету дослідження яка присвячана пошуку негативних причин у галузі залізничного транспорту, напрямкам посилення впливу транспортної монополії, що формується, можливостей акціонування що тезово викладено у наступному:

До причин, завдяки яким виникає необхідність реформування структури транспортного ринку, слід віднести:

1. Поступовий та невпинний розвиток ринкових відносин в Україні.
2. Спад обсягів перевезень і показників роботи у кожному секторі транспортного ринку на початку розвитку ринкових відносин та активізацію конкуренції між окремими видами транспорту.
3. Відсутність бюджетного фінансування та встановлення державою дуже високих дивідендів на власність, що передана АТ Укрзалізниці для використання.
4. Відсутність реального механізму отримання компенсації від місцевих

органів влади та деяких організацій за перевезення пільгових категорій пасажирів.

5. Появу значних обсягів інтермодальних, контрейлерних та транзитних перевезень по транспортних коридорах і логістичного підходу до пересування вантажів.

6. Появу нових видів транспортних послуг, що надаються з інших секторів транспортного ринку або приватними компаніями. Як приклад можна навести появу маршрутних таксі, які здійснюють приміські перевезення пасажирів за маршрутами приміських поїздів.

Дослідження, які були проведені на основі багаторічних спостережень, показали, що причин неефективної роботи залізничного транспорту багато. Основні з них наведено на рис



Рис 1 . Основні причини неефективної роботи залізничного транспорту

Для того щоб не втратити існуючих споживачів транспортних послуг та залучити нових, монополія під впливом сил зовнішнього середовища мусить трансформуватися й різними способами захоплювати нові сектори

транспортного ринку або розширювати зону свого впливу. У той же час на транспортному ринку відбуваються зворотні процеси, що пов'язані з утворенням на залізничному транспорті одночасно монопольного та конкурентного середовищ, завдяки яким організовується державна монополія на володіння інфраструктурою залізниць та окремі компанії-оператори з різною формою власності, що займаються перевезенням вантажів і пасажирів.

Нами визначені такі основні напрямки посилення впливу залізничної монополії на ринку транспортних послуг: розширення зони впливу за рахунок збільшення обсягів перевезень з основної діяльності; захоплення суміжних секторів транспортного ринку за рахунок утворення інтегрованих компаній, що займаються одночасно перевезеннями вантажів та пасажирів різними видами транспорту; проникнення на транспортні ринки закордонних країн, якщо це дозволено їх законодавством; надання нових видів транспортних послуг у залізничній галузі; надання нових видів транспортних послуг у суміжних секторах ринку; реформування залізничної монополії шляхом утворення монопольного середовища для інфраструктури залізниць і конкурентного середовища для перевезень. Цей напрямок реформування залізничної монополії дозволить українським компаніям-операторам займатися процесами перевезень на теренах всього європейського ринку транспортних послуг за наявності відповідних документів.

Ми вважаємо, що перелічені вище варіанти реформування монополії на залізничні перевезення можна застосовувати як кожного окремо, у будь-якому поєднанні, так і усі разом. У менеджменті ці варіанти прийнято називати альтернативними. Як відомо, вибір найкращої моделі розвитку монополії є основним завданням стратегічного менеджменту галузі залізничних перевезень. Отже, для визначення найкращого варіанта розвитку залізничної транспортної монополії необхідно провести низку досліджень, які передбачають: встановлення необхідності реформування галузі; з'ясування причин неефективної роботи галузі; вивчення основних сил зовнішнього середовища,

що негативно впливають на роботу залізничного транспорту; аналіз слабких та сильних сторін роботи галузі та знесення негативних сил, що впливають на транспорт, за рахунок розробки науково обгрунтованої системи заходів; дослідження альтернатив структурної реформи; вибір раціональної моделі управління залізничним транспортом за критерієм оптимальності.

Підсумовуючи вище викладене, вважаємо що підвищити ефективну роботу залізниць без його акціонування можливо тільки за таких умов:

варіант реанімації державної монополії. Підвищити тарифи на перевезення при обов'язковій переоцінці основних фондів, повній компенсації перевезень пільгової категорії громадян, зменшенні величини дивідендів та наданні державних інвестицій на розвиток залізничного транспорту. При цьому необхідно адаптувати структуру управління залізничного транспорту до умов сучасного ринку;

варіант зміни структури ринку залізничних перевезень. Цей варіант повторює варіант 1, але при цьому держава дозволяє роботу на ринку транспортних послуг приватним компаніям-операторам, які будуть оплачувати право доступу до інфраструктури залізниць. Завдяки цьому частково з'являться кошти на придбання рухомого складу та підвищиться прибутковість залізниць. Обидва ці варіанти в сучасних умовах виконати дуже проблематично, оскільки держава практично не зможе прийняти на себе значну частину витрат, які зараз несе залізничний транспорт.

Підняті до розгляду та обговорення підходи мають на меті ґрунтовне осмислення та обговорення, адже залізничний транспорт був, є і залишиться на далі базовою галуззю економіки України, а подальші наукові дослідження мають забезпечити його вихід із кризового стану і формування конкурентоспроможності на ринку перевезень.