

Державний торговельно-економічний університет
Кафедра економічної теорії та конкурентної політики

ВИПУСКНА КВАЛІФІКАЦІЙНА РОБОТА

на тему:

«Антимонопольне регулювання ринку залізничних вантажних перевезень»

Студента 4 курсу, 17 групи,
спеціальності 073 Менеджмент
Освітньої програми Управління
в сфері економічної конкуренції

Черненко Аліна
Віталіївна

Науковий керівник
кандидат економічних наук,
доцент

Хрустальова Вікторія
Вікторівна

Гарант освітньої програми
кандидат економічних наук,
доцент

Ясько Юлія Іванівна

Київ 2023

ЗМІСТ

ВСТУП.....	3
РОЗДІЛ 1 ОСНОВНІ ОРГАНІЗАЦІЙНІ ЗАСАДИ АНТИМОНОПОЛЬНОГО РЕГУЛЮВАННЯ РИНКУ ЗАЛІЗНИЧНИХ ВАНТАЖНИХ ПЕРЕВЕЗЕНЬ.....	5
1.1 Сутність та особливості конкурентних відносин на ринку залізничних вантажних перевезень.....	5
1.2 Необхідність державного антимонопольного регулювання ринку залізничних вантажних перевезень.....	10
1.3 Світовий досвід лібералізації ринку залізничних вантажних перевезень.....	15
РОЗДІЛ 2 АНАЛІЗ ТА ШЛЯХИ ВДОСКОНАЛЕННЯ АНТИМОНОПОЛЬНОГО РЕГУЛЮВАННЯ РИНКУ ЗАЛІЗНИЧНИХ ВАНТАЖНИХ ПЕРЕВЕЗЕНЬ.....	19
2.1 Процес реформування ринку залізничних вантажних перевезень в Україні..	19
2.2 Практика антимонопольного регулювання ринку залізничних вантажних перевезень.....	24
2.3 Шляхи вдосконалення антимонопольної політики ринку залізничних вантажних перевезень в Україні.....	28
ВИСНОВКИ ТА ПРОПОЗИЦІЇ.....	32
СПИСОК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ.....	34
Додаток А.....	37
Додаток Б.....	38
Додаток В.....	39

ВСТУП

Актуальність теми кваліфікаційної роботи полягає в тому що ринок залізничних вантажних перевезень є однією з найголовніших частин в економічному розвитку країни, тому що вантажні перевезення слугують джерелом надходження прибутку до країни, також цей ринок за видом своєї діяльності має стратегічний потенціал для держави, тому що завдяки залізничному транспорту може здійснюватися перевезення військової техніки, такого виду вантажу, який інший вид транспорту не в змозі перевезти. Тому для ефективного функціонування цього ринку необхідно вирішити певні організаційно-економічні завдання, розвивати конкурентоспроможність ринку.

Низка **наукових розробок** щодо підвищення конкурентоспроможності на ринку залізничних вантажних перевезень розглядали такі вчені, як В.В. Чорний, Ю.Б. Іванов, О.І. Калініченко, С.М. Клименко, Н.Г. Міценко, реформування залізничного транспорту свої роботи присвятили О.Г. Дейнека, М.А Демченко, Ю.С. Бараш, Г.Д. Ейтутіс, М.В. Макаренко, І.В. Маркова, лібералізаційні процеси на світових залізницях виклали у своїх працях О.І. Никифорок, Я.А. Віноіс, Л.О. Позднякова, О.М. Череватенко, проблеми антимонопольного регулювання розглянули Л.І. Дідківська, П.Ю. Матюшко, Ю.В. Журик.

Незважаючи на відповідну ступінь розробки не достатньо дослідженими є механізми антимонопольного регулювання ринку залізничних вантажних перевезень.

Метою кваліфікаційної роботи є дослідження способів та механізмів антимонопольного регулювання на ринку залізничних вантажних перевезень.

Досягнення мети обумовило потребу у вирішенні наступних **завдань**:

- розкрити сутність та особливості конкурентних відносин на ринку залізничних вантажних перевезень;
- дослідити необхідність державного антимонопольного регулювання ринку залізничних вантажних перевезень;
- проаналізувати світовий досвід лібералізації ринку залізничних вантажних перевезень;

- ознайомитись з процесом реформування ринку залізничних вантажних перевезень в Україні;
- розглянути практику антимонопольного регулювання ринку залізничних вантажних перевезень;
- розробити шляхи вдосконалення антимонопольної політики на ринку залізничних вантажних перевезень.

Об'єкт дослідження – ринок залізничних вантажних перевезень.

Предмет дослідження – механізм антимонопольного регулювання ринку залізничних вантажних перевезень.

Практичне значення роботи пов'язане з удосконаленням механізму антимонопольного регулювання та пропозицій стосовно удосконалення інструментів антимонопольного регулювання ринку залізничних вантажних перевезень.

РОЗДІЛ 1 ОСНОВНІ ОРГАНІЗАЦІЙНІ ЗАСАДИ АНТИМОНОПОЛЬНОГО РЕГУЛЮВАННЯ РИНКУ ЗАЛІЗНИЧНИХ ВАНТАЖНИХ ПЕРЕВЕЗЕНЬ

1.1. Сутність та особливості конкурентних відносин на ринку залізничних вантажних перевезень

Залізничний транспорт – це вид транспорту, який здійснює перевезення вантажів та пасажирів залізничними коліями. Вантажні перевезення залізничним шляхом є невід’ємною частиною економічного розвитку країн де наявний цей вид транспорту. Ефективний розвиток залізничного транспорту, сприяє належному функціонуванню галузі вантажних перевезень, які в свою чергу позитивно впливають на інші сфери економіки.

Саме сьогодні країни отримують прибутки від залізничних вантажних перевезень, які стали чи не єдиним надійним джерелом забезпечення їхнього економічного розвитку і тому об’єктивно конкурентоспроможність ринку залізничних вантажних перевезень потребує постійного підвищення [1].

Ринок залізничних вантажних перевезень – це ринок на якому здійснюється перевезення вантажів залізничними коліями, на певну відстань за певний проміжок часу, як по країні, так і за її межі. Залізниці можуть межувати та взаємодіяти з іншими залізницями сусідніх країн, таким чином виникають міжнародні залізничні перевезення, які сприяють розвитку міжнародної торгівлі та економічному зростанню. На ринку залізничних вантажних перевезень здійснюються послуги, які спрямовані на забезпечення потреб матеріального виробництва та невиробничої сфери. Ключовою особливістю цього ринку є те, що залізничний транспорт здатен перевезти особливі види вантажу у великих кількостях, такі як будівельні матеріали, сільськогосподарська продукція, корисні копалини, військова техніка.

Конкурентоспроможність ринку дає можливість суб’єктам господарювання вести боротьбу за кращі досягнення результатів. Конкурентоспроможність дає змогу суб’єктам господарювання виражати свої маркетингові, економічні, науково-технічні, виробничі можливості. Для ринку залізничних вантажних перевезень притаманна зовнішня та внутрішня конкуренція. У зовнішній конкуренції на зазначеному ринку конкурентами є

автомобільний та водний транспорт. Залізничний транспорт конкурує з автомобільним за вантажопотоки та з вантажовласниками за присвоєння найбільших доходів [2]. Так наприклад, у Європейському Союзі більшість залізниць ведуть конкурентну боротьбу з автомобільним транспортом, частка вантажних перевезень автомобільним транспортом є більша, це насамперед пов'язано зі збільшенням транспортних засобів та якістю доріг. Але не зважаючи на ці фактори автомобільний транспорт не здатний замінити залізничний. Послуги, які надаються залізницею мають перевагу у ціновій політиці, такі перевезення є дешевшими, ціни, які встановлені на перевезення є довготривалими і фіксованими. Якщо розглядати водний транспорт щодо заміни, то водний транспорт повністю не може замінити залізничний. Причиною не замінності є те, що таким транспортом можна перевозити тільки на певних відрізках загального шляху, не в кожній країні розвинена портова інфраструктура.

Щодо внутрішньої конкуренції на ринку залізничних вантажних перевезень, то тут конкурентами є оператори перевезень, власники вантажних вагонів, іноземні власники вантажних вагонів, суб'єкти інфраструктури. Суб'єкти конкурують між собою за кращі умови здійснення вантажних перевезень і привласнення найбільших прибутків. Перевозячи вантажі на ринку вантажних перевезень залізниці конкурують із вантажовласником за найбільший прибуток, оскільки економічні інтереси залізниць суперечать інтересам вантажовласників. Тому залізниці мають за мету збільшити плату за перевезення вантажів, а вантажовласники – мінімізувати транспортні витрати, які формуються з плати за перевезення вантажів. Такі дії залізниці можуть бути лише тимчасовими, оскільки необґрунтоване підняття плати за перевезення вантажів може призвести до зменшення пропозиції. Щодо власників вантажних вагонів, то у конкурентній боротьбі з ними, залізниці з практичних міркувань повинні дотримуватись партнерського підходу. Відповідно до цього власників слід розглядати не лише як конкурентів, а й як партнерів, без яких неможливе ефективне та тривале функціонування залізниць на ринку вантажних перевезень.

Залізниці на ринку вантажних перевезень мають забезпечувати

конкурентну перевагу над конкурентами, якими є автомобільні підприємства, іноземні залізниці, вантажовласники, власники вантажних вагонів, але при цьому необхідно створювати умови, які посилять підвищення платоспроможного попиту вантажовласників. Посилення та розвиток конкуренції на залізничному ринку дає змогу розвивати економіку країни та зробити ринок залізничних вантажних перевезень конкурентоспроможним.

Так як автомобільний транспорт у Європейському Союзі є лідируючим, то і по вантажообороту він займає перше місце серед залізничного транспорту і перевезення вантажів внутрішньо водними шляхами. На даному графіку представлено середні значення вантажообороту за 27 країнами ЄС, таким чином автомобільний транспорт становить 77%, залізничний складає 17 %, внутрішньо водні шляхи становлять 6% [3].

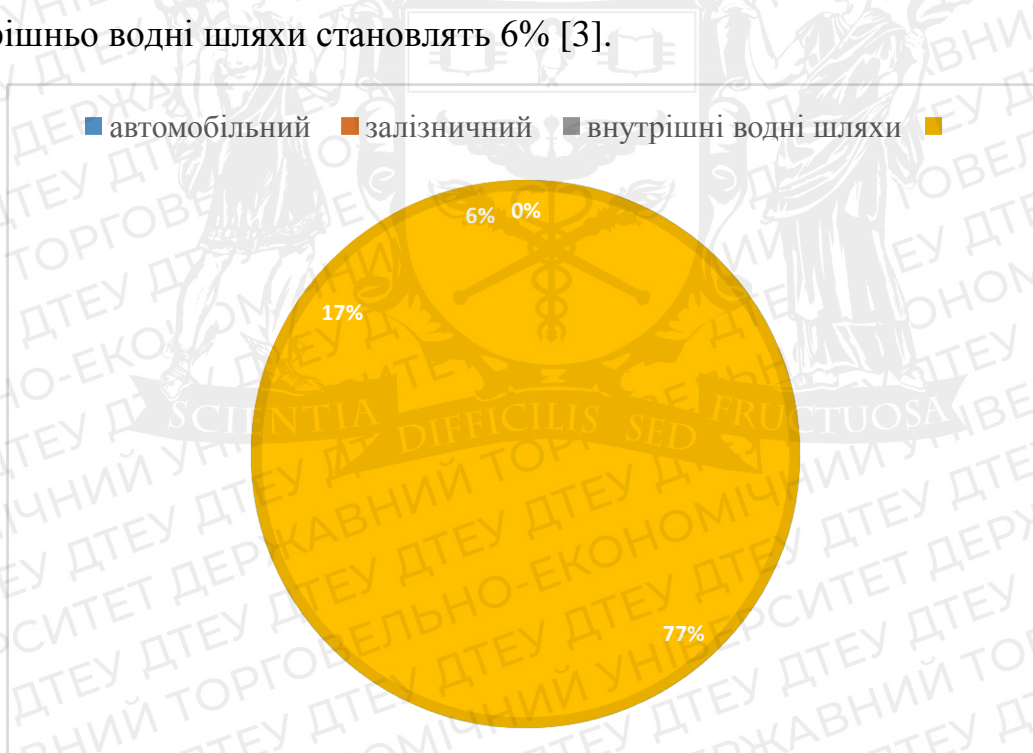


Рис 1.1 вантажооборот країн ЄС (середні значення за 27 країнами)

Джерело: [3]

Сутність залізничних вантажних перевезень полягає у швидкій доставці вантажу на велику відстань при мінімальних затратах, також таке переміщення вантажу є регулярним, безпечним. Залізничний транспорт не має альтернативи у перевезенні продукції такої, як залізорудна сировина, вугілля, цемент й хімічна продукція. Особливість, яка вирізняє залізничний транспорт з поміж інших це регулярність руху не залежно від погодних умов. Мінімальні витрати, так як

залізничний транспорт є економічно вигідним і не несе великих витрат, особливо якщо перевозиться велика кількість вантажу на далеку відстань. Надійність, тому що для кожного певного виду товару відведений спеціальний вид вагону, який дає змогу без ушкоджень доставити вантаж. Залізничним транспортом можна здійснювати масштабні перевезення, так перевезення великих об'ємів вантажу на великі відстані дають змогу забезпечити масштабність транспортних потоків. Перевезення залізницею дає змогу зменшити навантаження на автомобільні магістралі та зменшує викиди, так як вважається екологічно чистим видом транспорту.

Залізничний транспорт має такі основні складові: інфраструктура, яка поділяється на об'єктну та суб'єктну інфраструктуру. До об'єктної інфраструктури відноситься: вагонний парк, локомотиви, структури, які обслуговують депо, пункти технічного обслуговування вагонів, вокзали, електричні мережі, тягові підстанції, контактна мережа, система сигналізації. До суб'єктної інфраструктури входить: власники вагонів, власники локомотивів, оператор інфраструктури залізничного транспорту. Залежно від конструктивних особливостей вагонний парк складається з критих вагонів, напіввагонів, платформ, цистерн, ізотермічних вагонів та вагонів спеціального призначення. Для ефективного та належного використання вагонного парку існують різні системи управління. Наприклад, в США та в багатьох інших країнах вантажні парки вагонів належать компаніям-операторам різних форм власності, які добровільно на взаємовигідних засадах передають його в управління провідним вантажним компаніям. Ці підприємства самостійно розпоряджаються рухомим майном на власний розсуд і відправляють рухомий склад під завантаження, розвантаження та поточні ремонти. Вантажні компанії сплачують оренду плати та інші платежі за експлуатацію вагонів, що належать іншим особам, включаючи частку прибутку від використання вантажних вагонів.

Склад та кількість вагонного парку у країнах різна, також і відрізняється термін експлуатації вантажних вагонів. В Україні такий термін становить в середньому 23 роки, а в багатьох країнах де вантажні перевезення більш розвинені термін використання вагону складає 50 років. Це насамперед

пов'язане з належним обслуговуванням, з більш забезпеченим фінансуванням. Також, як зазначає світовий досвід обмежувати термін експлуатації вагонів не є доцільно. Варто орієнтуватись на максимальний термін служби, при цьому враховувати технічний стан і можливість подальшого подовження терміну експлуатації. Більш того, немає жодних підтверджень, що вживаний вагон, який пройшов капітальний ремонт, вийде з ладу швидше ніж новий.

Отже, ринок залізничних вантажних перевезень має свої переваги щодо перевезення вантажів серед іншого виду транспорту, але не зважаючи на це частка вантажних перевезень автомобільним транспортом є більша, тому залізничному транспорту необхідно оновлювати транспортні засоби по мірі їх фізичного зношення; збільшувати інвестиційну привабливість залізниці; посилювати конкурентоспроможність залізниці. Розвиток ринкової економіки, посилення інтеграційних процесів та глобалізаційних процесів призводить до виникнення конкурентів та конкуруючих відносин на ринку залізничних вантажних перевезень, тому залізниці на ринку вантажних перевезень необхідно забезпечувати конкурентні переваги по відношенню до своїх конкурентів. Конкурентоспроможність залізниці на ринку вантажних перевезень базується на функціональному використанні власних економічних ресурсів, ефективній взаємодії з вантажовласниками, вагоновласниками та іноземними власниками, здатності досягати стабільних фінансових результатів діяльності

1.2. Необхідність державного антимонопольного регулювання ринку залізничних вантажних перевезень

Залізничний транспорт є потужним фактором забезпечення економічного зростання країни, якщо галузь вантажних перевезень буде належно розвиватись, ефективно функціонувати, а держава буде забезпечувати відповідним регулюванням, то це у свою чергу позитивно вплине на інші сектори економіки. Зростання конкурентоспроможності на таких ринках потребує втручання держави та застосування державного антимонопольного регулювання для забезпечення адміністративних, економічних та правових заходів з метою зменшення порушень, утворення належних умов для виникнення нових суб'єктів господарювання та для ведення чесної діяльності між ними. Тому необхідність правового державного регулювання полягає насамперед у контролі за суб'єктами господарювання, визначення їх прав та обов'язків, виявлення правопорушень, запровадження способів відповідальності за порушення, моніторинг ціноутворення на послуги залізничних вантажних перевезень, спостереження за належним фінансуванням галузі.

Роль держави в регулюванні ринку залізничних вантажних перевезень полягає в забезпеченні переходу економічних відносин від застарілих форм до нових прогресивних, що розвиваються відповідно до об'єктивних світових тенденцій глобалізації, демократизації.

Після реформування світових залізниць виникли північноамериканська, австрійська та німецька модель регулювання залізничного транспорту з боку держави. У США органом державного регулювання виступає Рада з наземного транспорту. Канадське транспортне агентство забезпечує регулювання залізниць у Канаді, держава регулює тарифи на перевезення зерна [6].

Органом державного регулювання у Великобританії є Управління з регулювання залізничного транспорту, причиною запровадження реформування залізничного транспорту стало велике навантаження на державний бюджет. Основними напрямками реформування були: перевезення та інфраструктура стали розділеними; залізничний транспорт став повністю приватизованим;

рухомий склад надавався в оренду лізинговими компаніями, які були створені; по вантажним перевезенням діяло декілька операторів. Таким чином після проведених реформ у цій країні, було запроваджено різні компанії, які спеціалізувались по різних напрямкам у залізничній галузі. Роль, яка була покладена на державу це утримувати організацію, яка займається контролем залізничного транспорту.

У Німеччині державне регулювання представлено Федеральним агентством з питань залізничного транспорту. Після реформування було запроваджено: побудову організаційної структури, яка дозволила об'єднаний системі залізничного транспорту вирішити існуючі недоліки системи і у майбутньому забезпечити належне та відповідальне управління системою залізничного транспорту; комерційні і державні функції були чітко розподілені. На державу було покладено завдання, а саме забезпечувати технічний контроль та регулювати залізничну галузь, забезпечувати конкуренцію на цьому ринку, слідкувати за належним станом колійної інфраструктури.

Адміністрація інфраструктури є органом державного регулювання у Швеції, наявно дві компанії, які є у державній власності але здійснюють свою діяльність на комерційній основі, ринок є відкритим для інших залізничних операторів, методами та інструментами виступає фінансова підтримка інфраструктури.

Державне втручання у процес розвитку залізничного транспорту в закордонних країнах ґрунтується на таких методах і принципах: у більшості зарубіжних країнах і відповідний орган і держава здійснюють процеси управління, так держава є ініціатором по реалізації проектів з розвитку інфраструктури та надає відповідну фінансову підтримку. Модель конкурентного ринку, яка практикується в розвинених країнах, значно зменшила здатність держави регулювати тарифи на вантажні перевезення, натомість даючи можливість втручатись в сферу інфраструктури. Незважаючи на наявність приватного капіталу, держава зберігає позиції провідної інституції у визначенні стратегічних пріоритетів та механізмів розвитку залізничного транспорту.

Щодо законодавчих актів, які регулюють ринок залізничних перевезень, а

саме в ЄС, то до них належить, Римський договір; I пакет «залізничної інфраструктури»; II Залізничний пакет ЄС, який стосується прискорення будівництва залізничної інфраструктури; III Залізничний пакет ЄС і директива «Машиністи»; IV Залізничний пакет ЄС, у цьому пакеті Єврокомісія ставить за мету відкриття внутрішніх ринків залізничних перевезень та проведення реформування галузі [7, 43].

Ринок залізничних вантажних перевезень для належного функціонування, подальшого розвитку та формування конкурентного середовища, не може існувати без державного антимонопольного регулювання. Таке регулювання буде впливати саме на розвиток конкурентних засад, зробить ринок більш конкурентоспроможним. Конкурентоспроможність на ринку вантажних перевезень – це можливість оцінювати та задовольняти потреби потенційних споживачів, краще ніж конкуренти і завдяки цьому успішно надавати послуги та отримувати максимальні прибутки. Державне антимонопольне регулювання є необхідним для регулювання конкурентних відносин на ринку вантажних перевезень між залізницями сусідніх країн, іноземними власниками вагонів, оператори перевезення та власники вантажних вагонів.

Антимонопольне законодавство більшості європейських країн у тому числі Східної Європи направлене до регуляторної системи, що спрямоване не проти монополій, а проти зловживання ними. Якщо порівнювати норми антимонопольного законодавства різних країн можна спостерігати схожість. Це свідчить про те, що існує загальна світова тенденція до регулювання монополій і що більшість норм антимонопольного законодавства в одних країнах були прийняті і в інших країнах. Наприклад, багато країн світу прийняли провідні антимонопольні закони США. Проте кожна країна має свої особливості, які відображені у відповідних антимонопольних законах, зокрема відрізняються органи забезпечення його дотримання, частка ринку, яку повинна охоплювати компанія, щоб вона стала монополією.

На ринку вантажних перевезень залізниці будь якої країни конкурують з вантажовласниками за максимальний дохід, з транспортними компаніями інших видів транспорту за обсяги перевезень і за максимальний прибуток, також

вступають у конкурентні відносини з власниками вантажних вагонів, із залізницями суміжних країн за транзитний вантажопотік і за присвоєння найбільших прибутків від використання вагонів інших залізниць.

З іншого боку, власники вантажних вагонів та іноземні залізниці для залізниці певної країни виступають партнерами, оскільки за рахунок використання вантажних потужностей, сприяють більш повному задоволенню потреб вантажовласників.

Таким чином, на ринку залізничних вантажних перевезень умови конкурентної боротьби містять об'єктивні умови, пов'язані з тим, що суб'єкти господарювання змушені вступати у партнерські відносини один з одним з метою забезпечення конкурентоспроможності. Якщо ж буде існувати жорстка конкуренція між суб'єктами ринку вантажних перевезень, то як наслідок підвищення ефективності діяльності та стабільних фінансових результатів буде неможливим.

Міжнародні та внутрішні перевезення вантажів залізничним транспортом відносять до суміжних ринків, так як на таких ринках можлива конкуренція та конкурентні відносини, тому потрібність застосування антимонопольного регулювання необхідна для розвитку конкурентних засад на суміжних ринках.

Отже, регулювання ринку залізничних вантажних перевезень в зарубіжних країнах здійснює не тільки держава, а також у процесі регулювання, приймає участь відповідний орган, у кожній країні він різний, функції та повноваження, які покладені на регулюючий орган відрізняються, таке регулювання дозволило сформувати конкурентні ринки. Кожна модель регулювання залізничного транспорту, яка виникла після реформування, має свої переваги та недоліки. Але процес реформування дозволив зробити галузь конкурентоспроможною, збільшити вантажні перевезення, покращити послуги, які надаються залізницею. Державне регулювання на ринку залізничних вантажних перевезень щодо створення конкурентного середовища, представляє систему економічних, адміністративних та правових заходів держави, які цілеспрямовано впливають на створення належних умов для виникнення нових суб'єктів господарювання і подальшого розвитку конкурентної боротьби на даному ринку. Антимонопольне

регулювання ринку залізничних вантажних перевезень є невід'ємною складовою у регулюванні цього ринку. Запровадження антимонопольного регулювання на даному ринку дало змогу посилити та розвинути конкурентні відносини та дало змогу суб'єктам господарювання прагнути до постійного створення конкурентних переваг.



1.3. Світовий досвід лібералізації ринку залізничних вантажних перевезень

Під впливом науково-технічного прогресу та процесу глобалізації відбуваються суттєві зміни у всіх сферах економіки. Нові підприємства виходять на ринки, конкуренція між ними загострюється. Відбувається трансформація всієї системи світового господарства, тому з'являється необхідність у зміні законодавства, модернізація галузей економіки, лібералізація та реформування державних монополій.

З кінця 1950-х років залізничні перевезення в Європі здійснювались державними підприємствами, які діяли в умовах жорсткого регулювання. Доступ до внутрішнього ринку був вибіркоким і обмеженим. Як наслідок, державна монополія залізниці ставала дедалі збитковішою.

До проблем монополії можна віднести відсутність конкуренції на ринку, як наслідок це породжує високі ціни та низьку якість товару; монополія здатна уповільнювати науково-технічний прогрес; знижується ефективність роботи. Під дією всіх цих чинників у громадськості почалося формуватися негативне ставлення до монопольних підприємств, вони вимагали захисту споживачі, шляхом обмеження діяльності монополій, так розпочалося становлення антимонопольної державної політики.

Залізничний транспорт був природньою монополією але під дією науково-технічного прогресу та для підвищення ефективності функціонування, забезпечення конкурентних переваг і високого рівня конкурентоспроможності відбуваються процеси реформування та лібералізації ринку залізничних вантажних перевезень.

Європейські країни, які мають залізничні шляхи довели, що наявність монополії на ринку залізничного транспорту призвело до росту тарифів, автомобільний транспорт, який конкурував з залізничним став лідируючим, відбувся спад у вантажних та пасажирських перевезеннях. Тому вирішенням даної проблеми слугувало запровадження політики лібералізації на ринках залізничних перевезень. Це дало змогу відкрити ринок для нових операторів та

зробити інфраструктуру самостійною не залежною від перевізника, посилити конкурентоспроможність, покращити якість послуг, підвищити фінансову стабільність залізничних компаній.

Лібералізація на світових ринках залізничних вантажних перевезень була спрямована на посилення конкурентоспроможності залізничних монополій, залучення приватного капіталу, збільшення фінансової стійкості залізничних компаній, покращення якості послуг, надійність перевезень, зниження державних видатків [8, 41-42].

Практика лібералізації у Німеччині доводить, що процес лібералізації допоміг вивести німецькі залізниці у прибуток. Німецький ринок залізничних перевезень з кожним роком зростає, також стало ефективнішим використання залізничної мережі, збільшилась заробітна плата, зросла продуктивність праці персоналу.

Італійський досвід показує, що вихід приватних операторів призвів до зростання перевезень залізничними шляхами. В Італії наявні дві компанії, які надають послуги з перевезення залізничним транспортом, це державний та приватний оператор. Про динаміку моделі лібералізації свідчить той факт, що завдяки виходу приватного оператора відбулося зростання послуг залізничного транспорту.

У Франції після процесу реформування залізничного транспорту збереглась цілісність державної залізничної компанії, залишились і не змінним відповідальність цієї компанії за залізничне перевезення, керування рухом і поточне утримання інфраструктури.

В країні такій, як Швеція реформування дало змогу покращити фінансове становище залізниць, якість послуг вантажних перевезень стали краще, зменшились експлуатаційні витрати.

Реформування у Великобританії дозволило підвищити ефективність роботи залізниць, збільшились обсяги вантажних перевезень, відбувся бурхливий розвиток інновацій.

Процес реформування та лібералізації ринку залізничних вантажних перевезень став рушійною силою для виходу світових залізниць на новий рівень

але поруч з перевагами також існують недоліки.

Недоліки процесу реформування такі немає права допуску третіх сторін до мережі, державна залізнична компанія залишається монополією, такий недолік наявний у Франції. У Швеції компанія державні залізниці займає привілейоване становище на ринку перевезень та першою розробляє розклад руху. Нові гравці на ринку не можуть успішно конкурувати з нею. Контроль на вантажними перевезеннями перейшов до іноземних компаній, не вирішено проблему інвестування в розвиток інфраструктури, такі недоліки притаманні залізницям у Великобританії. У Німеччині відсутня конкуренція на великі відстані у сфері вантажних перевезень, як наслідок державні німецькі залізниці не мають конкурентів.

Світовий досвід показує, що процес лібералізації в європейських країнах дав змогу зменшити грошові витрати держави. Довготривалий процес реформування залізничної галузі в жодній країні ще до кінця не є завершеним і потребує вдосконалення.

Існує дві моделі функціонування залізничного транспорту: американська та європейська. Американська діє в США, Канаді та Японії, цій моделі притаманна декілька вертикально інтегрованих монополій, які функціонують кожна на своїй інфраструктурі, також для того щоб не було перехресного субсидування пасажирські перевезення виділено в окрему компанію від вантажних. В європейській моделі наявне вертикальне розділення на інфраструктурну та операторські компанії. Є вільний доступ до цього ринку, відсутня дискримінація для третіх операторів, регулювання галузі є специфічним [9, 73-74].

Процес реформування європейської залізниці було посилено внаслідок запровадження Римського договору та ухвалення Програми створення єдиного внутрішнього ринку ЄС, вона передбачала дерегуляцію європейського транспортного ринку, а також Директива ЄС, що передбачала розмежування функцій утримання інфраструктури залізниць.

Серед пріоритетних завдання ці документи визначали повне відокремлення управління інфраструктурою від операторської діяльності, а

також приватизація залізничної мережі. В результаті, країни ЄС повинні відмовитися від холдингової моделі управління галуззю, а Європейське залізничне агентство буде видавати ліцензії на локомотиви та рухомий склад.

Зростання транспортної галузі відбулося внаслідок інвестування в розвиток та модернізації транспортної інфраструктури, ці процеси були досягненні завдяки проведенню реформування. Загальний обсяг капітальних інвестицій у розвиток залізничного транспорту в усьому світі наразі становить приблизно 70 млрд. доларів США на рік, з яких 45 млрд. припадає на інфраструктуру, а 25 млрд. на модернізацію залізничних транспортних засобів.

Існує три європейські організаційно-економічні моделі відокремлення операційної діяльності та інфраструктури: повне відокремлення – це окрема компанія діяльність якої регулюється менеджментом, ця модель притаманна Швеції, Норвегії, Іспанії, Португалії, Румунії, Болгарії; інтегрована модель – юридичний та функціональний поділ на інфраструктурне та операційне управління в одній холдинговій компанії, що належить одному власнику, така модель наявна у Австрії, Бельгії, Словенії, Німеччині, Латвії, Італія; гібридна модель – незалежні інфраструктурні компанії з певними повноваженнями, делегованими існуючим операторам, ця модель спостерігається у таких країнах Франція, Чехія.

Виходячи з проведеного аналізу дослідження лібералізаційного процесу європейських залізниць, українській залізниці слід звернути увагу на практику лібералізації Німеччини, так як розділивши свою структуру на декілька незалежних структурних підрозділів німецькій залізниці вдалося стати найприбутковішою та найбільшою компанією у Європі.

Отже, світовий процес реформування та лібералізація залізничного транспорту став рушійною силою у розвитку залізничної галузі, а саме посилив конкурентоспроможність залізниць, інвестування дало змогу модернізувати транспортні засоби, зробити їх більш ефективними, екологічними, а це в свою чергу сприяло економічному зростанню в країнах. Процес реформування та лібералізації вирішив низку проблем та вивів світові залізниці на новий рівень але на даний момент не існує ідеальної моделі функціонування та регулювання

залізницею, тому процес реформування є довготривалим і не зупиним.

РОЗДІЛ 2 АНАЛІЗ ТА ШЛЯХИ ВДОСКОНАЛЕННЯ АНТИМОНОПОЛЬНОГО РЕГУЛЮВАННЯ РИНКУ ЗАЛІЗНИЧНИХ ВАНТАЖНИХ ПЕРЕВЕЗЕНЬ

2.1. Процес реформування ринку залізничних вантажних перевезень в Україні

Після здобуття Україною незалежності у 1991 році з'явилося питання щодо організації вантажних та пасажирських перевезень по всій країні. З метою ефективного управління залізничним транспортом та задоволення транспортних потреб економіки та населення 14 грудня 1991 року Рада Міністрів України прийняла постанову «Про утворення Державної адміністрації залізничного транспорту України». Ця постанова передбачала, що Укрзалізниця є державним органом управління, під керівництвом якого знаходиться залізничний транспорт. З кожним роком Укрзалізниця розвивалась, проте були як позитивні звершення так і негативні [11].

Внаслідок зміни у законодавстві, яке регулює діяльність акціонерних товариств, було змінено тип залізниці з публічного акціонерного товариства на приватне акціонерне товариство. Відтепер повна назва – приватне акціонерне товариство «Українська залізниця», зміна типу не вплинула на форму власності компанії, як і раніше 100% акцій належать державі.

ПАТ «Українська залізниця» - це вертикально-інтегрована компанія монополіст де є поєднання сектору природньої монополії до якого відноситься саме залізнична інфраструктура та потенційно конкурентного сектору до якого належить вантажні та пасажирські перевезення. Діяльність підприємства полягає у транспортуванні вантажу в тому числі небезпечного; надання послуг пов'язаних з доступом до інфраструктури залізничного транспорту; зберігання та складська діяльність всіх видів товарів і в тому числі, що перебувають під митним контролем; здійснює будівельні роботи.

Для ефективного функціонування та наближення України до вступу в Європейський Союз, під впливом посиленних глобалізаційних процесів,

відбувається запровадження реформування залізниці. Мета процесу реформування це посилення ефективності роботи та конкурентоспроможності залізничного транспорту; запровадити ринкове регулювання тарифів та безпеки, щоб запобігти зловживанню монополієм з боку операторів інфраструктури, а телекомунікаційним операторам не дозволяти економити, нехтуючи безпекою; розділити залізницю на інфраструктурну, пасажирську та вантажні компанії та відкрити транспортний ринок для приватних гравців; припинити перехресне субсидування; розвивати відносини з міжнародними залізницями, партнерами та залучати іноземні інвестиції.

Реформа залізниці України покладена на три етапи. Перший етап, передбачає створення єдиної державної акціонерної компанії, функції якої розділені з державою. Другий етап запроваджує утворення вертикально-інтегрованих систем структурованих за видами діяльності. На третьому етапі має відбутися відміна перехресного субсидування та створення пасажирської транспортної компанії. На даний час завдання, які ставили перед процесом реформування не повністю виконані. Третій етап, який мав за мету відмінити перехресне субсидування пасажирських перевезень за рахунок вантажних не є завершеним, такий процес негативно впливає на фінансовий стан вантажних перевезень. Щодо першого та другого етапу, процеси, які були покладені на ці етапи завершені.

Реформування дозволило зайти на ринок приватним операторам щодо вантажних залізничних перевезень. Так ринок вантажних перевезень представлений: ТОВ «Євразтранс Україна», ТОВ «Транснаціональна транспортна компанія», ТОВ «РТК-Україна», ТОВ «Транспортна логістична група» [13]. Не зважаючи на наявність приватних операторів, Укрзалізниця залишається монополістом у розподіленні інфраструктури і це має свої негативні наслідки. Одним із таких наслідків є те, що вантажовідправники скаржаться на недостатнє забезпечення рухомим складом, вагони надаються із запізненням та їх не вистачає, внаслідок чого час відправки відбувається із запізненням, а це призводить до фінансових збитків. Приватні оператори на цьому ринку мають у власності і можуть розпоряджатися тягою для вивозу вантажів.

Також процес реформування дозволив зробити вагомий внесок, щодо затвердження нової організаційної структури Укрзалізниці, яка дала змогу створити дві філії, а саме вантажних перевезень та операторів інфраструктури. Новостворена організаційна структура відповідає європейським нормам. Реструктуризація Укрзалізниці допоможе забезпечити прозорість фінансових потоків всередині компанії, підвищити якість управління кожним видом діяльності та підготувати компанію до появи конкурентів на ринку залізничних перевезень.

На реформування також покладено завдання розробити нормативно-правову базу відповідно до законодавств ЄС. Підготовлено нову редакцію Закону «Про залізничний транспорт України». Мета цього Закону це вдосконалення ринкових механізмів управління залізничним транспортом, створення нової структури відносин між учасниками перевезення. Законопроект встановлює чіткі та рівні правила ведення господарської діяльності на ринку перевезень. Також законопроект дає можливість рівноправного доступу всім особам, які зацікавлені в отриманні послуг інфраструктури. Цей законопроект дозволяє розробити нову модель ринку залізничних перевезень схожу на європейську. У зв'язку зі створенням нової структури взаємовідносин на залізничному транспорті, законопроект встановлює нові права та обов'язки для перевізників та власників під'їзних колій, операторів інфраструктури, запроваджує нові правила управління інфраструктурою. Законопроект також передбачає створення системи державного управління у сфері безпеки на залізничному транспорті відповідно до вимог законодавства ЄС. Так як процес розроблення нормативно-правової бази, яка відповідає законодавству ЄС є процесом складним та довготривалим, тому цей напрямок не є ще до кінця завершений.

Незважаючи на запровадження процесів реформування у залізничній галузі, показники щодо вантажних перевезень не є успішними. Показники вантажних залізничних перевезень коливаються з кожним роком на це впливають економічні, політичні, соціальні фактори. За даними Державної служби статистики обсяг вантажних перевезень у 2020 році становив 305,5 млн.

т. у 2021 році цей показник зріс до 314,3 млн. т. але у 2022 році знизився і становив 150 млн. т. Причиною низького показника перевезеного вантажу у 2020 році, стало запровадження надзвичайного стану в країні через пандемію, внаслідок чого було скорочено внутрішні та зовнішні поставки вантажу. Запровадження воєнного стану на території України у 2022 році, призвело до суттєвого спаду вантажних перевезень.

Обсяг перевезених вантажів залізницею дає змогу їй займати лідируюче місце серед транспортних підприємств та відігравати важливу роль у реалізації транзитного потенціалу. Залізничний транспорт займає провідне місце серед інших видів транспорту, тому що має такі переваги, як економічність, незалежність від погодних умов, швидкісна доставка на великі відстані, регулярність перевезень. У Додатку Б висвітлені дані за 2021 рік щодо обсягу перевезеного вантажу за видами транспорту, на діаграмі, яка представлена нижче висвітлені дані з Додатку В за січень 2022 року, які є більш актуальними.

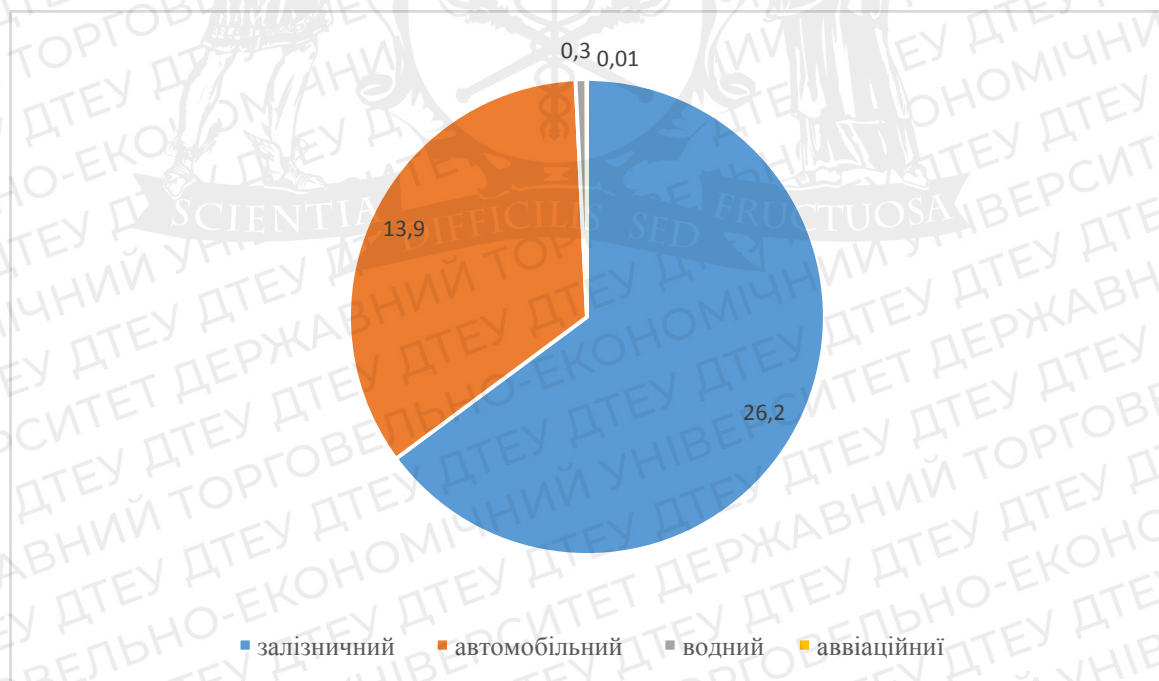


Рис 2.1 обсяги перевезеного вантажу за видами транспорту за 2022 рік

Джерело: складено за даними Додатку В

З даної діаграми видно, що обсяг перевезеного вантажу залізничним транспортом становить 26,2 млн. т., автомобільним транспортовано 13,9 млн. т., водним було доставлено 0,3 млн. т, авіаційним 0,01 млн. т. [16].

Для того щоб здійснювалось транспортування вантажу, Укрзалізниця

повинна бути забезпечена всіма видами вагонів для всіх типів продукції. Інвентарний парк вантажних вагонів складає 85,2 тис. од., інвентарний парк тепловозів становить 1944 одиниць, інвентарний парк електровозів налічує 1627 одиниць. Також приватні піввагони станом на 2022 рік налічують 386 одиниць, відбулося збільшення на 17 одиниць порівняно з 2021 роком, кількість приватних зерновозів також зросло з 171 до 179 одиниць. Робочий парк залізниці збільшився на 2,4 тис. одиниць, таке збільшення зумовлене полагодженням піввагонів Укрзалізниці та придбанням нових приватних піввагонів [17].

Отже, процес реформування це складний та довготривалий процес, який має за мету зробити Укрзалізницю конкурентоспроможною, вивести залізничну галузь на європейський рівень. Подальший процес реформування, який не повинен зупинятись, покращить відносини з інвесторами та кредиторами і призведе до збільшення запозичень. Реформи у залізничній галузі також допоможуть вирішити проблему збитковості та зменшити податки.

2.2. Практика антимонопольного регулювання ринку залізничних вантажних перевезень

Для належного економічного розвитку країни є наявність вільної конкуренції між суб'єктами господарювання. Політичні, соціальні та економічні проблеми в країні негативно впливають на її економічний розвиток. Тому Антимонопольний комітет відстоює принципи чесної конкуренції та розвиває конкурентне середовище на різних ринках.

Мета Антимонопольного комітету щодо залізничної галузі це розвивати конкуренцію на ринку вантажних перевезень та запобігти порушенню законодавства про захист економічної конкуренції. Так як Укрзалізниця є суб'єктом природньої монополії, на цьому ринку виникають порушення, які стосуються зловживанням монопольним становищем з боку підприємства, такі порушення можуть призвести до ущемлення інтересів суб'єктів господарювання, ведення нечесної господарської діяльності, привласнення прибутків.

Залучення провідних спеціалістів дає змогу виявляти та запобігати порушення Укрзалізниці. Одним з таких порушень, в результаті якого на Укрзалізницю було накладено штраф у розмірі 18,2 млн. грн., стосувалось того, що Укрзалізниця визнала певні залізничні станції з яких відправляються вантажовідправники та вантажоотримувачі малодіяльними. Також залізниця, без погодження тарифу з вантажовласниками, самостійно запровадила плату за послуги, які стосувались збирання вагонів та контейнерів для вивантаження та завантаження на малодіяльних станцій з метою виконання комерційних операцій [19]. Таке визначення не було нічим обґрунтоване, тому суб'єкти господарювання звернулись зі скаргою до Антимонопольного комітету, їх скарги полягали у тому що запровадження цих послуг призвело до підняти ціни на їх продукції, як наслідок вона стає не конкурентоспроможною, а це призводить до закриття підприємств. Якщо б на цьому ринку була б наявна

конкуренція суб'єкти господарювання могли відмовитись від цієї угоди, яка збільшувала їх витрати, обравши іншого надавача послуг. Розглянувши справу Комітет визнав, що дії залізниці мали порушення, яке стосувалось зловживанням монопольним становищем на ринку залізничних вантажних перевезень. З рішенням Комітету Укрзалізниця була не згодна і зазначила, що рішення про накладання штрафних санкцій призведе до великих збитків. Однак свідчення залізниці не були підставою для спростування висновків Комітету, ці підстави не виправдовують товариство у скоєнні порушення.

Не тільки головне відділення Антимонопольного комітету займається виявлення порушень на ринку залізничних вантажних перевезень. Одне із таких порушень було виявлено Одеським обласним територіальним відділенням Антимонопольного комітету на Одеській залізниці. Так як Одеська залізниця є суб'єктом природньої монополії, то порушення стосувалось зловживання монопольним домінуючим становищем. Заявники зазначають, що залізниця надала вимоги експедиторським організаціям щодо підписання додаткових договорів, які стосуються обслуговування вантажів. Цей договір зобов'язував брати участь без їх згоди у прийомі вантажів та сплачувати додаткові витрати. Тому дії залізниці визнали такі, що нав'язують експедиторам умови, які не відповідають чинному законодавству, тому на залізницю було накладено штраф та Комітет зобов'язав припинити такі дії.

Належне виконання своїх обов'язків Комітетом допомогло виявити ще одне порушення з боку залізниці. Порушення полягало у тому, що Укрзалізниця вимагала з судновласників плату за підйом прогінних споруд залізничних мостів, коли високогабаритні судна будуть проходити річкою Дніпро. Таке рішення залізниці було необґрунтоване, тому судноплавна компанія звернулась до Антимонопольного комітету для роз'яснення. Комітетом було визнано, що дії товариства є зловживанням монопольним домінуючим становищем, як наслідок призвело до обмеження інтересів судновласників. Тому на залізниці було накладено штраф у розмірі 760 тис. грн. та Комітет зобов'язав скласти витрати, які будуть економічно обґрунтовані.

Антимонопольний комітет не тільки виявляє порушення та накладає

штрафи на Укрзалізницю, а також надає державну допомогу для належного функціонування залізниці, для покращення якості та доступності вантажних послуг, для подальшого розвитку, для наближення виходу залізниці на міжнародний рівень. Щорічно до Антимонопольного комітету надходить запит щодо до державної допомоги для Укрзалізниці. Після дослідження та детального вивчення такого запиту, Комітетом встановлюється порядок і розмір коштів необхідних для реалізації цілей, які стоять перед залізницею. Спеціалістами також аналізується чи така допомога не спотворить конкуренцію на ринку. Після детального вивчення всіх аспектів надається обсяг підтримки у грошовому значенні. Так загальний обсяг підтримки для залізниці склав 40 436 230 000 грн., цю загальну суму розділили на три роки, таким чином допомога у 2021 році склала 3 288 470 000 грн. у 2022 році становила 16 072 170 000 грн. на 2023 рік було призначено 21 075 590 000 грн.

Виділення державної допомоги є вагомим аспектом у розвитку залізниці. Належне фінансування залізничної галузі дасть змогу залізниці удосконалити свої послуги, залучити модернізовану інфраструктуру та покращити фінансову ситуацію на ринку залізничних вантажних перевезень.

Так як наявність на залізничному ринку конкуренції є запорукою розвитку економічного зростання країни, то Комітетом було надано для Укрзалізниці такий перелік рекомендацій щодо перевезення вантажів: доопрацювання нової редакції договору перевезення вантажів залізничним транспортом з урахуванням зауважень та пропозицій учасників ринку щодо окремих положень, які можуть призвести до ущемлення інтересів клієнтів; щоб перевезення вантажів залізничним транспортом здійснювалось на рівних умовах і приділяти увагу учасникам ринку; надати змогу вантажовласникам та вантажовідправникам робити вільний вибір послуг, які їм необхідні з перевезення вантажів залізничним транспортом.

Зважаючи на викладене, належне функціонування залізничних вантажних перевезень є основою для побудови економічної стабільності в країні. Так як залізниця це природня монополія Антимонопольний комітет є важливою складовою у її регулюванні. Тому робота Комітету щодо виявів порушень та

запровадження штрафів або попереджень на цьому ринку несе за собою тільки позитивні наслідки, адже це стимулює Укрзалізницю вести чесну діяльність, не ущемляти інтереси суб'єктів господарювання, не порушувати антимонопольне законодавство. А виконання цих дій у подальшому дадуть змогу посилити конкурентоспроможність залізниці, модернізувати інфраструктуру, наблизити органи державного управління, які здійснюють регулювання транспортною галуззю до стандартів ЄС, розвиток справедливої конкуренції.



2.3. Шляхи вдосконалення антимонопольної політики ринку залізничних вантажних перевезень в Україні

За контроль та регулювання монопольних ринків, а саме недопущення зловживань монопольним становищем відповідає Антимонопольний комітет України. Головним антимонопольними законами, якими керується Комітет у своїй діяльності, щодо монопольних ринків є Закон «Про природні монополії», цей Закон забезпечує економічні, правові та організаційні положення державного регулювання природних монополій [21] та Закон «Про захист економічної конкуренції», який націлений на захист та підтримку економічної конкуренції, обмеження монопольного становища у діяльності суб'єктів господарювання [22]. Положення цих Законів з кожним роком доповнюються та удосконалюються, в свою чергу це дає змогу Антимонопольному комітету вести належне регулювання таких ринків та зменшувати порушення на них. Водночас антимонопольні закони мають деякі недоліки такі як оціночне трактування, деякі поняття не є широко розкриті тому кожен суб'єкт господарювання може розуміти його по своєму і як наслідок це може призвести до порушення законодавства; не встановлена нижня межа щодо розмірів штрафу за порушення; регулювання природних монополій Комітетом не є досконалим це призводить до низького рівня розвитку науково-технічного забезпечення монополій, низькі технічні умови та високі витрати; існуюча системи нормативно-правового регулювання діяльності суб'єктів природних монополій є не завершеною та суперечить вимогам сучасного економічного розвитку країни. Дані проблеми можна вирішити наступним способом дати визначення поняттям, які будуть містити в собі конкретні кількісні характеристики; визначити нижню межу штрафу, які допоможуть усунути великий розрив між максимальними і мінімальними штрафами; застосувати накопичений досвід зарубіжних країн щодо регулювання природних монополій; необхідно реформувати законодавство, що регулює природні монополії спираючись на світовий досвід,

забезпечити прозорість відносин між суб'єктами господарювання природніх монополій та державою.

Регулювання монопольного ринку можна здійснювати за двома напрямками, розподіливши регулювання на прямі та непрямі методи. Прямі методи регулювання спрямовані на застосування превентивних заходів, такими заходами можуть бути постійний моніторинг суб'єктів господарювання; проведення відповідних консультацій; вдосконалення документів та договорів; аналіз тарифів. Непрямі методи регулювання це заходи, які направлені на вдосконалення правових та економічних інструментів, наприклад це покращення антимонопольного законодавства; вдосконалення важелів контролю та регулювання; поліпшення нормативної бази.

Метою антимонопольного регулювання ринку залізничних вантажних перевезень є забезпечення відкритості ринку та створення умов для функціонування конкурентного ринку залізничних перевезень в Україні, що обумовить підвищення ефективності управління, удосконалення організаційно-правових та економічних засад ринку залізничних перевезень і буде сприяти покращення якості та доступності послуг з вантажних перевезень залізничним транспортом. Для вдосконалення реалізації антимонопольної політики на ринку вантажних перевезень залізничним транспортом необхідно:

- утворення та функціонування державного колегіального органу, який здійснює державне регулювання у сфері залізничного транспорту. Необхідно створити Нацкомісію з регулювання залізничного транспорту та передати від Міністерства інфраструктури України до її компетенції питання регулювання тарифів. Також слід створити орган безпеки на залізничному транспорті, який визначатиме вимоги до перевізників, перевірятиме відповідність цим вимогам та видаватиме ліцензії на здійснення перевезень:

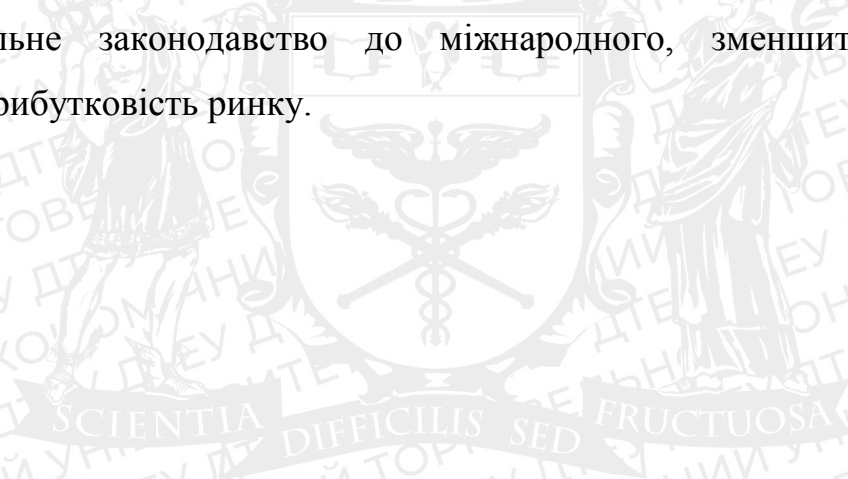
- наявність незалежного регулятора залізничного транспорту, який затверджуватиме тарифи на доступ до інфраструктури, забезпечуватиме рівний доступ до неї всіх операторів залізничного транспорту;

- наявність незалежного органу безпеки на залізничному транспорті, який визначатиме вимоги до перевізників, перевірятиме відповідність цим вимогам та видаватиме ліцензії на здійснення перевезень [27];
 - допуск приватних локомотивів до роботи окремими маршрутами на залізничних коліях загального користування. Діюча нормативна база передбачає можливість експлуатації на магістральному залізничному транспорті як приватної локомотивної тяги, так і приватних вагонів. Тому в цій сфері необхідно лише створити умови недискримінаційного доступу приватних операторів на ринок;
 - утворення юридичної особи — оператора інфраструктури залізничного транспорту;
 - забезпечення рівноправного доступу до інфраструктури залізничного транспорту загального користування, Для цього необхідно розроблення та затвердження Методики формування тарифу на обов'язкові послуги з доступу до інфраструктури залізничного транспорту;
 - сприяти скороченню монопольних сфер діяльності на залізничному транспорті з поступовим заміщенням прямого регулювання (у тому числі, за допомогою встановлення тарифів) на ринкові методи регулювання (у тому числі, методами антимонопольного регулювання і контролю);
 - вдосконалення тарифної політики, адаптованої до умов ринкової економіки, відповідно до прийнятій Урядом України Програмою реформування залізничного транспорту. Лібералізація ринку залізничних вантажних перевезень та дерегуляція тарифів мають забезпечити вільний вибір відправниками операторів для перевезення своїх вантажів. Тарифоутворення повинно відбуватися прозоро, обґрунтовано та не спотворювати конкуренцію на ринку. Так, тарифи, що не стосуються природньої монополії, повинні бути дерегульованими. Але при цьому тарифи, які стосуються доступу до колій, мають бути обґрунтованими, збалансувати витратну частину оператора інфраструктури та містити об'єктивно розраховану інвестиційну складову;
 - вдосконалювати методики реального контролю ринкової концентрації і оцінки фактичного рівня конкуренції;
 - формування процедур, що дозволяють формувати вимоги і умови доступу до надання послуг із залученням організацій операторів, користувачів і їх

об'єднань. Під відправниками маємо на увазі як великий, так і малий та середній бізнес. На одних і тих же коліях можуть працювати більш ніж один оператор, оптимально – понад п'ять. Основними при виборі оператора повинні стати якість, швидкість перевезення та її вартість, можливість вибору повагонних та маршрутних відправлень.

Реалізація зазначених заходів сприятиме обмеженню монополізму у сфері залізничних перевезень вантажів і розвитку економічної конкуренції у цій сфері.

Отже, застосування засобів та шляхів вдосконалення Антимонопольної політики допоможе в майбутньому забезпечити монопольний ринок залізничних вантажних перевезень належним антимонопольним регулюванням, а це в свою чергу дасть змогу розвинути конкурентоспроможність ринку, наблизити антимонопольне законодавство до міжнародного, зменшити порушення, збільшити прибутковність ринку.



ВИСНОВКИ ТА ПРОПОЗИЦІЇ

На основі проведеного дослідження, ми прийшли до наступних висновків, що ринок залізничних вантажних перевезень – це ринок на якому здійснюється перевезення вантажів, як в середині країни, так і за її межами. Особливості конкурентних відносин полягають у специфічних формах конкуренції. Це обумовлено наявністю двох секторів, які поєднанні між собою це сектор природної монополії та потенційно конкурентний сектор.

Так як ринок залізничних вантажних перевезень є монопольним, то потребує державного антимонопольного регулювання. Державне антимонопольне регулювання – це сукупність заходів, які спрямовані на збереження конкурентної структури ринку, зменшення порушень з боку суб'єктів господарювання, розвиток конкурентоспроможності ринку.

Дослідивши світовий ринок залізничних вантажних перевезень було визначено, що для розвитку конкурентних засад необхідний процес лібералізації. Процес лібералізація – це скорочення обмежень щодо господарської діяльності суб'єктів господарювання, розширення свободи для їх економічних дій. Для зарубіжного ринку залізничних вантажних перевезень притаманні дві моделі функціонування залізничного транспорту американська та європейська. Американська модель – це модель де наявно декілька вертикально інтегрованих монополій, які функціонують кожна на своїй інфраструктурі. Європейська модель – це модель в якій наявне вертикальне розділення на дві компанії інфраструктуру та операторів.

Процес реформування ринку залізничних вантажних перевезень в Україні продовжується і покладений на три етапи. На першому етапі було створено єдину державну акціонерну компанію на другому етапі запроваджено вертикально- інтегровану систему структуровано за видами діяльності, третій

етап ще не є завершеним і полягає у відміні перехресного субсидування. Процес реформування дозволив здійснювати діяльність на ринку залізничних вантажних перевезень приватним операторам. На ринку залізничних вантажних перевезень використовується європейська модель функціонування транспорту, так як інфраструктура та операторські компанії є розділеними.

Необхідним є вдосконалення антимонопольної політики на ринку залізничних вантажних перевезень. тому є важливим впровадження шляхів вдосконалення антимонопольної політики, а саме утворення державного колегіального органу, який буде здійснювати державне регулювання у сфері транспорту; допуск приватних локомотивів до роботи окремими маршрутами на залізничних коліях загального користування; утворення оператора інфраструктури залізничного транспорту; забезпечити рівноправний доступ до інфраструктури залізничного транспорту загального користування; скорочення діяльність монопольних сфер на залізничному транспорті; вдосконалення тарифної політики; сформувані процедури, які дозволять надавати такі вимоги та умови, за яких на ринок могли б увійти організації оператори, користувачі та їх об'єднання.

СПИСОК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ

1. Чорний В. В. Взаємозалежність та взаємовплив конкурентоспроможності і ефективності залізничного транспорту [Електронний ресурс] // Електронний журнал – Режим доступу до ресурсу: <http://www.economy.nauka.com.ua/?op=1&z=1440> (дата звернення 19.01.2023).
2. Чорний В. В. Конкурентні переваги залізниць на ринку вантажних перевезень. // Сучасна парадигма забезпечення конкурентоспроможності залізниць по вантажних перевезеннях: Розвиток та ефективність / – Київ: - видавничий центр Державного економічно-технологічного університету транспорту, 2013. – (Монографія). – С. 56–72.
3. Никифорок О. І. Лібералізація ринку залізничних перевезень: Світовий досвід та реалії України [Електронний ресурс] // Вісн. НАН України. – 2017. – Режим доступу до ресурсу: <http://visnyk-nanu.org.ua/ojs/index.php/v/article/view/999> (дата звернення 20.01.2023).
4. Бараш Ю. С. Основні моделі реформування залізничного транспорту у Європі / Ю. С. Бараш, Т. Ю. Чаркіна // Вісн. економіки транспорту і промисловості: зб. наук. пр. УкрДАЗТ №42 С. 263.
5. Дикань В. Л. Особливості реформування Національної транспортної системи / В. Л. Дикань, О. Л. Єлагіна // Вісник економіки транспорту і промисловості, №1. С. 17.
6. Моделі функціонування залізничних перевезень. Огляд іноземного досвіду [Електронний ресурс] – Режим доступу до ресурсу: <https://infocenter.rada.gov.ua/uploads/documents/29219.pdf> (дата звернення 23.01.2023).
7. Никифорок О. І. Лібералізація ринку залізничних вантажних перевезень: Світовий досвід та реалії України. Вісн. НАН України, 2017, №9 – С. 43.

8. Никифорок О. І. Лібералізація ринку залізничних вантажних перевезень: Світовий досвід та реалії України. Вісн. НАН України, 2017, №9 – С. 41-42.
9. Імплементация Угоди про асоціацію між Україною та ЄС: рекомендації на основі досвіду Східної Європи. Наук. доп. Розд. 4. Залізничний транспорт. К.: ДУ «Ін-т екон. та прогноз. НАН України», 2015. С. 20—22, 73—77.
10. Рудяга І. М. Господарювання на залізничному транспорті як об'єкти реформування: порівняльноправовий аспект / І. М. Рудяга. // Економічна теорія та право. – 2016. – №1. – С. 171–184.
11. Про затвердження Положення «Про створення Державну адміністрацію залізничного транспорту України»: Постанова Кабінету Міністрів України від 14 груд. 1991 р. №356 [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/356-91-%D0%BF#Text> (дата звернення 25.01.2023).
12. Вантажні перевезення на залізничному транспорті: Підручник / О.В. Лаврухін та ін. – Харків: УкрДУЗТ, 2015. – Ч. 1. – 260 с.
13. Єдиний державний реєстр підприємств та організацій України (ЄДРПОУ) (дані 2021 року). URL: https://ukrstat.gov.ua/edrpo/ukr/menu_ed_2021.htm (дата звернення 01.04.2023).
14. Дейнека О. Г. Економічні аспекти та передумови діяльності приватних компаній-операторів рухомого складу на залізницях України / О.Г. Дейнека, О.М. Череватенко // Вісник економіки транспорту і промисловості. – 2006. - № 13. – С. 143-147.
15. Дейнеко О. Г. Теоретичні та методологічні складові розвитку залізничного транспорту України / О. Г. Дейнеко, Л. О. Позднякова // Вісник економіки транспорту і промисловості Укр. держ. академії залізничного транспорту. – 2009 № 25. – С. 62-65.
16. Державна служба статистики України [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <https://www.ukrstat.gov.ua/> (дата звернення 02.03.2023).
17. Головний сайт АТ «Укрзалізниця» [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <https://www.uz.gov.ua/> (дата звернення 05.03.2023).

18. Еуйтіс Г.Д. Реформування залізничного транспорту України – один із можливих шляхів підвищення ефективності його функціонування в сучасних економічних умовах / Г.Д. Еуйтіс, Н.В. Кудрицька// Економіст. – 2008. - № 5. – С. 39-41.
19. Офіційний веб портал Антимонопольного комітету України. [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <https://amcu.gov.ua/> (дата звернення 06.03.2023).
20. Стадницький Ю.І. Причини виникнення та існування природних монополій //Актуальні проблеми економіки. - 2013. - № 10. - С. 25-40.
21. Закон України «Про природні монополії». [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1682-14#Text> (дата звернення 07.03.2023).
22. Закон України «Про захист економічної конкуренції». [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/2210-14#Text> (дата звернення 07.03.2023).
23. Закон України «Про Антимонопольний комітет України». [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/3659-12#Text> (дата звернення 07.03.2023).
24. Річний звіт Антимонопольного комітету України за 2021 р. [Електронний ресурс] – Режим доступу: <https://amcu.gov.ua/storage/app/uploads/public/627/ccb/c10/627ccbc10ef3d640199715.pdf>. (дата звернення 08.03.2023).
25. Річний звіт Антимонопольного комітету України за 2022 р. [Електронний ресурс] – Режим доступу <https://amcu.gov.ua/pro-nas/zvitnist/richni-zviti/zvit-2022>. (дата звернення 08.03.2023).
26. Рекомендації Антимонопольного комітету України. [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <https://amcu.gov.ua/storage/app/uploads/public/5f9/02a/02e/5f902a02e2492601782499.pdf>. (дата звернення 09.03.2023).
27. Позиція Антимонопольного комітету щодо стану справ на ринку вантажоперевезень [Електронний ресурс] – Режим доступу

<https://www.railinsider.com.ua/pozycziya-antymonopolnogo-komitetu-shh/>.

(дата

звернення 11.03.2023).

28. Мельник З., Буковський А. Аналіз правового регулювання ринку залізничних вантажних перевезень. // Залізничні вантажні перевезення / – Київ, 2021. – С. 50–86.

ДОДАТКИ

Додаток А

Рейтинг операторів ринку вантажних перевезень в Україні (за обсягами статутного капіталу)

Вид діяльності за КВЕД	Назва підприємства	Статутний капітал
Вантажний залізничний транспорт 49.2	1. Публічне акціонерне товариство «Українська залізниця»	229 879 115 000,00 грн.
	2. Товариство з обмеженою відповідальністю «Євразтранс Україна»	2 430 871 085,00 грн
	3. Товариство з обмеженою відповідальністю «Транснаціональна транспортна компанія»	20 000 000,00 грн.
	4. Товариство з обмеженою відповідальністю «РТК-Україна»	100 000,00 грн.
	5. Товариство з обмеженою відповідальністю «Транспортна Логістична Група»	100 000,00 грн.

Джерело: [13]

Додаток Б
Обсяги перевезених вантажів за видами транспорту за 2021 рік (млн.т.)

		Січ ень	Січ ень- лют ий	Січ ень- бере зень	Січ ень- квіт ень	Січен ь- траве нь	Січен ь- черве нь	Січен ь- липен ь	Січен ь- серпе нь	Січен ь- верес ень	Січе нь- жов тень	Січен ь- листо пад	Січе нь- груд ень
залізнич ний	млн.т	22,1	43,8	69,7	95,5	122,1	147,2	173,4	201,7	229,7	258, 4	287,0	314, 3
	у%до 2020 р.	92,4	92,6	94,3	98,8	101,9	102,8	103,0	102,6	102,9	103, 0	102,9	102, 9
автомобі льний	млн.т	12,7	26,5	43,4	61,7	80,3	99,4	120,8	141,7	163,2	182, 9	204,0	224, 0
	у%до 2020 р.	98,1	95,3	99,9	107, 1	113,3	116,3	117,6	118,6	119,0	117, 5	116,9	117, 0
водний	млн.т	0,2	0,4	0,7	1,2	1,6	2,1	2,6	3,2	3,7	4,3	4,9	5,3
	у%до 2020 р.	87,8	84,4	90,4	93,4	96,3	94,9	96,6	97,3	96,1	94,1	95,2	84,4
трубопр овідний	млн.т	7,8	21,7	27,7	33,5	39,2	45,4	51,8	57,8	63,4	70,1	77,6	21,7
	у%до 2020 р.	116, 6	97,9	95,1	91,4	88,0	85,5	82,6	81,2	80,1	79,7	79,6	97,9
авіаційн ий	млн.т	0,01	0,02	0,03	0,03	0,04	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,02
	у%до 2020 р.	134, 8	115, 6	111, 7	100, 8	105,0	104,9	101,3	98,0	95,2	95,2	92,7	115, 6

Джерело: Державна служба статистики України [Електронний ресурс]. –
Режим доступу: https://ukrstat.gov.ua/operativ/operativ2018/tr/opv/arh_opv_u.htm.

Додаток В

Обсяги перевезених вантажів за видами транспорту за 2022 рік (за січень)

Вид транспорту	У % до відповідного періоду у 2021 році	Млн. т.
Залізничний	118,4	26,2
Автомобільний	110,1	13,9
Водний	121,7	0,3
Трубопровідний	77,3	6,0
Авіаційний	103,1	0,01

Джерело: Державна служба статистики України [Електронний ресурс]. –
 Режим доступу: https://ukrstat.gov.ua/operativ/operativ2018/tr/opv/arh_opv_u.htm.

