

3. <https://naub.oa.edu.ua/2018/%D0%BF%D1%80%D0%BE%D0%B1%D0%BB%D0%B5%D0%BC%D0%B8-%D1%82%D0%B0-%D0%BF%D0%B5%D1%80%D1%81%D0%BF%D0%B5%D0%BA%D1%82%D0%B8%D0%B2%D0%B8-%D1%80%D0%BE%D0%B7%D0%B2%D0%B8%D1%82%D0%BA%D1%83-%D1%96%D0%BD%D0%BD/>
4. Андрусів У. Я., Черчата А. О. Інноваційні аспекти формування логістичних систем підприємств регіону. Сучасні управлінські технології в умовах трансформації соціально-економічних відносин: Матеріали Всеукраїнської науково-практичної конференції, 19-20 квітня 2018 р. Івано-Франківськ, 2018. С. 100 – 102.
5. Черчата А. О., Гаврилюк Є. В. Інноваційно-інвестиційне забезпечення розвитку підприємств. Економіко-управлінські аспекти трансформації та інноваційного розвитку галузевих і регіональних суспільних систем в сучасних умовах: Матеріали Всеукраїнської науково-практичної інтернет-конференції, 11-12 квітня 2019 р. Івано-Франківськ: ІФНТУНГ, 2019. С. 222 – 224.
6. Andrusiv, U., Kinash, I., Cherchata, A., Polyanska, A., Dzoba, O., Tarasova, T & Lysak, H. (2020). Experience and prospects of innovation development venture capital financing. *Management Science Letters* , 10(4), 781-788. doi: [10.5267/j.msl.2019.10.019](https://doi.org/10.5267/j.msl.2019.10.019)
7. Витвицький Я. С., Андрусів У. Я. (2015). Механізм управління підприємствами сфери виробництва будівельних матеріалів на інноваційних засадах . *Інноваційна економіка: науково – виробничий журнал*, 4'2015 [59], ТНЕУ, с. 12-20.

**УДК 351.81**

## **ВПЛИВ ІНТЕНЦІЙ ЛІБЕРАЛІЗАЦІЇ РИНКУ ЗАЛІЗНИЧНОЇ ТЯГИ НА РОЗВИТОК МУЛЬТИМОДАЛЬНИХ ПЕРЕВЕЗЕНЬ**

**Платонов О. І.**

**ПрАТ «ВНЗ «Міжрегіональна академія управління персоналом»**

**e-mail: [rvps@ukr.net](mailto:rvps@ukr.net)**

**тел. 050-456-79-77**

Україна, завдяки своєму географічному положенню та розвиненій транспортній інфраструктурі, має значний потенціал у розвитку мультимодальних перевезень, зокрема як країна-транзитер у логістичному ланцюгу товарообміну між Азією та Європою. За оцінками Британського інституту з проблем транспорту Рендел коефіцієнт транзитності України є найкращим серед країн Європи (становить майже 3,8 при максимумі 5,0). Територією України проходить 5 міжнародних транспортних коридорів, розгорнута довжина маршрутів за якими близько 6,5 тис. км, з яких 3,5 тис –

це залізничні колії. Разом з тим обсяги транзиту залізницею України лишаються невітнішими. Причиною тому за інформацією Мінінфраструктури України є низька швидкість доставки та обробки вантажів, що пов'язано з відсутністю конкуренції, недосконалістю технічної політики, державного управління, значним ступенем зносу залізничного рухомого складу та його дефіцитом. Отже, мультимодальні контейнерні перевезення залізницею до тепер знаходиться на початковому етапі розвитку, їх обсяг становлять менше 1% - 0,13 млн TEU за кількістю регулярних сполучень - 9. Натомість, в країнах-членах ЄС показник контейнеризації складає 45%, а обсяг перевезень залізницею - 30 млн TEU за кількістю регулярних сполучень понад 400 [1]. Отже, ключовим питанням у розвитку мультимодальних перевезень, що потребує на негайне вирішення є лібералізація залізничної тяги. Значимість його вирішення визначається і зобов'язання щодо відкриття ринку залізничних перевезень за принципом вертикального розділення залізничної монополії та відкриття доступу приватним операторам до залізничної інфраструктури, взятими Україною з підписанням Угоди про Асоціацію з Європейським Союзом (далі – Угода про асоціацію).

Нині урядом вже здійснено перші кроки, а саме прийнято Постанову КМУ «Про реалізацію експериментального проекту щодо допуску приватних локомотивів до роботи окремими маршрутами на залізничних коліях загального користування» від 04.12.2019 р. №1043 [2], якою передбачено реалізація до 04.12.2021 р. експериментального проекту з допуску приватних локомотивів до роботи окремими маршрутами на залізничних коліях загального користування. Проте успіх реалізації даного проекту, насамперед, визначатиметься вчасністю та ефективністю прийнятих регуляторних актів. Наразі на розгляд уряду подано Законопроект «Про залізничний транспорт» від 06.09.2019 №1196-1 (далі – Законопроект №1196-1) [3], розроблений відповідно до актів законодавства ЄС, визначених у Додатку ХХХІІ до Угоди про асоціацію з метою лібералізації у сфері залізничного транспорту, створення умов для розвитку конкуренції на ринку залізничних перевезень, яким передбачено:

по-перше, лібералізацію залізничної тяги, тобто разом із Укрзалізницею учасниками ринку перевезень мають стати приватні компанії, які володіють парком локомотивів. Нині до впровадження приватної тяги готові такі компанії як Ferrexpo, Лемтранс, Kernel, ДТЕК та ін. Зокрема, компанія Ferrexpo має свій вагонний парк – 3 тис. піввагонів. На додачу до них Ferrexpo готова придбати 10-12 нових локомотивів для реалізації пілотного проекту на ділянці Золотнішіно – ст. Чорноморська. Готова стати учасником пілотних проектів і компанія Kernel, яка є найбільшим виробником і експортером соняшникової олії та зернових з власним вагонним парком у 3,5 тис. зерновозів і цистерн.

Станом на кінець 2018 р. структура рухомого складу Укрзалізниці та приватних операторів характеризується даними, поданими в табл.1, що ще

раз засвідчує готовність приватних операторів до лібералізації залізничної тяги.

Таблиця 1

**Структура рухомого складу Укрзалізниці та приватних операторів**

Показники	Укрзалізниця	Приватні оператори
Вантажні вагони, тис. шт., у т.ч.:	104,1	75,3
- піввагони, тис. шт.	47,9	46,0
- цистерни, тис. шт.	8,8	10,5
- криті, тис. шт.	5,9	0,8
Локомотиви, шт.	3624	70-100

*Джерело: [4, с.18]*

по-друге, недискримінаційний доступ до інфраструктури. Законопроектом передбачається надання доступу перевізникам до інфраструктури залізничного транспорту на недискримінаційній основі (ст. 4 Директиви 2001/14). Умовами доступу визнано лише наявність сертифікату безпеки та/або сертифікату авторизації;

по-третє, запровадження нового регулювання, а саме створення держрегулятора у сфері залізничного транспорту (який відповідатиме за видачу ліцензій, сертифікатів, розподіл ліній тощо) та Нацкомісія з держрегулювання у сфері транспорту (яка відповідатиме за регулювання тарифів на доступ до колій).

Однак, не дивлячись на здійснення урядом перших кроків до лібералізації залізничної тяги, за оцінкою Світового банку, Україна до тепер практично не готова до її здійснення (табл. 2).

Перед відкриттям ринку залізничних перевезень уряду необхідно:

- здійснити заходи, спрямовані на фінансування майбутнього оператора інфраструктури на рівні достатньому для підтримання залізничної мережі України в робочому стані;

Таблиця 2

**Статус готовності до лібералізації залізничної тяги**

Показники	Статус підготовки
Порядок розподілу потужностей (Capacity allocation framework)	у процесі
Методика стягнення плати за доступ до залізничної інфраструктури (infrastructure charges framework)	у процесі
Сертифікація безпеки (safety certification)	у процесі
Порядок доступу до інфраструктури (network statement)	не розпочато
Багаторічна контракт-програма фінансування інфраструктури (multi-annual infrastructure contract)	не розпочато

*Джерело: [5, с.25]*

**Матеріали II Всеукраїнської науково-практичної конференції «Економіко-управлінські аспекти трансформації та інноваційного розвитку галузевих і регіональних суспільних систем в сучасних умовах»**

- визначитись з організаційною структурою Укрзалізниці, чи вона являтиме собою вертикально-інтегрований холдинг із розділеними дочірніми компаніями (оператором інфраструктури та операторами перевезень), чи буде застосована модель повного відокремлення оператора інфраструктури та приватних операторів перевезень;

- переглянути тарифи на перевезення та підготувати методику розрахунку зборів за доступ до інфраструктури. Збори за доступ до інфраструктури повинні, як мінімум, покривати прямі витрати оператора інфраструктури;

- здійснити заходи щодо скасування крос-субсидування вантажними перевезеннями пасажирських, а відтак розглянути питання щодо: механізму фінансування пасажирських перевезень, розділення пасажирських перевезень на комерційні та суспільно важливі, дерегулювання тарифів на категорію комерційних перевезень;

- створити Нацкомісію з регулювання залізничного транспорту та передати від Міністерства інфраструктури України до її компетенції питання регулювання тарифів, а також створити орган безпеки на залізничному транспорті, який визначатиме вимоги до перевізників, перевірятиме відповідність цим вимогам та видаватиме ліцензії на здійснення перевезень [5].

Лише за вжиття перелічених заходів з лібералізації залізничної тяги можливе створення організаційних, правових та економічних основ для функціонування конкурентного ринку залізничних перевезень в Україні та підвищення якості й доступності послуг мультимодальних перевезень залізничним транспортом.

**Список використаних джерел:**

1. Довгань В. Як розвивати мультимодальні перевезення? URL: [https://cfts.org.ua/blogs/yak\\_rozvivati\\_multimodalni\\_perevezennya\\_393](https://cfts.org.ua/blogs/yak_rozvivati_multimodalni_perevezennya_393)
2. Про реалізацію експериментального проекту щодо допуску приватних локомотивів до роботи окремими маршрутами на залізничних коліях загального користування. Постанова КМУ від 04 грудня 2019 р. № 1043. URL: <https://www.kmu.gov.ua/npas/pro-realizaciyu-eksperimentalnogo-pr-a1043>
3. Про залізничний транспорт. Проект Закону України від 06.09.2019 № 1196-1. URL: [https://w1.c1.rada.gov.ua/pls/zweb2/webproc4\\_1?pf3511=66737](https://w1.c1.rada.gov.ua/pls/zweb2/webproc4_1?pf3511=66737)
4. Кузьо В., Затворницька О., Яблоновський Д. Лібералізація ринку залізничних перевезень в Україні. уроки країн Європейського Союзу. Аналітична записка. ЦЕС. 2019. – 61 с.
5. Яблоновський Д. Чому необхідна лібералізація ринку залізничних перевезень в Україні. URL: <https://ces.org.ua/wp-content/uploads/2019/06/>