

Державний університет інфраструктури та технологій
Міністерство освіти і науки України
Державний університет інфраструктури та технологій
Міністерство освіти і науки України

Кваліфікаційна наукова
праця на правах рукопису

Садюк Андрій Валентинович

УДК [339.9.012.421+338.5]:656.025.4

ДИСЕРТАЦІЯ

ЛІБЕРАЛІЗАЦІЯ ЦІНОУТВОРЕННЯ У ПОТЕНЦІЙНО КОНКУРЕНТНИХ СЕКТОРАХ ДІЯЛЬНОСТІ ЗАЛІЗНИЧНИХ ПІДПРИЄМСТВ

08.00.04 – економіка та управління підприємствами
(за видами економічної діяльності)

Подається на здобуття наукового ступеня кандидата економічних наук

Дисертація містить результати власних досліджень. Використання ідей, результатів і текстів інших авторів мають посилання на відповідне джерело

_____ А.В. Садюк

Науковий керівник: **Богомолова Надія Іванівна**, доктор економічних наук,
професор

КИЇВ – 2019

АНОТАЦІЯ

Садюк А. В. Лібералізація ціноутворення у потенційно конкурентних секторах діяльності залізничних підприємств. – Кваліфікаційна наукова праця на правах рукопису.

Дисертація на здобуття наукового ступеня кандидата економічних наук за спеціальністю 08.00.04 економіка та управління підприємствами (за видами економічної діяльності). – Державний університет інфраструктури та технологій Міністерства освіти і науки України, Київ, 2019.

Дисертація присвячена обґрунтуванню теоретико-методичних положень і прикладних рекомендацій щодо лібералізації ціноутворення у потенційно конкурентних секторах діяльності залізничних підприємств. Визначено та обґрунтовано потенційно конкурентні сектори діяльності, передумови, фактори впливу, принципи та умови лібералізації ціноутворення.

Актуальність теми полягає в тому, що існуючий теоретичний, методичний та нормативно-правовий базис щодо регулювання ціноутворення на підприємствах залізничного транспорту не дозволяє в повній мірі відкрити можливості, які створять умови ефективної діяльності підприємств залізничного транспорту, та є перепорою для залучення інвестицій та інновацій у залізничну галузь, а також є бар'єром для реформування економіки у відповідності до європейських стандартів.

У процесі дослідження доведено, що регулювання ціноутворення на залізничні перевезення не дозволяє забезпечити вільне ціноутворення у конкурентних секторах ринку транспортних послуг, як одного із завдань Транспортної стратегії. Крім того, застосовувані на сьогодні методи ціноутворення не дозволяють залізниці отримувати достатній рівень доходів, навіть, для відтворення основних засобів.

Визначено категорійно-поняттєвий апарат ціноутворення, зокрема, уточнено поняття «лібералізація ціноутворення» та «адвокутування конкуренції» в досліджуваних секторах. У процесі дослідження з'ясовано, що лібералізація

ціноутворення є складним процесом змін, який зазнає впливу багатьох індивідів та груп осіб, що мають зацікавленість до процесу лібералізації, оскільки вони впливають на процес лібералізації та зазнають зворотного впливу: держава в особі державних органів, залізничні підприємства, учасники ринку перевезень, споживачі послуг залізничних підприємств.

Синтезуючи підходи до визначення економічного лібералізму, внутрішньої та зовнішньої лібералізації, загальної та часткової лібералізації цін, при врахуванні концепції обмеженої раціональності, запропоновано під лібералізацією ціноутворення в досліджуваних секторах розуміти поступове послаблення державного регулювання ціноутворення з поступовим розширенням меж економічної свободи щодо встановлення цін на продукцію підприємств залізничного транспорту в результаті створення для них таких умов господарювання, які стимулювали б розвиток конкуренції, в тому числі й шляхом її адвокатування.

Детальний аналіз змісту такого нового поняття для економічної науки як адвокатування конкуренції, а також еволюцію його формування у країнах при врахуванні особливостей інфраструктурних галузей дозволило запропонувати поняття адвокатування конкуренції у сфері діяльності підприємств залізничного транспорту. Під ним слід розуміти діяльність суб'єктів конкурентної політики, яка пов'язана зі зміцненням конкурентного середовища або створенням конкурентних основ такого середовища в разі його відсутності в потенційно конкурентних секторах шляхом використання механізмів, які не відносяться до системи примусу щодо дотримання встановлених правил та орієнтовані, головним чином, на обізнаність щодо переваг конкуренції, в тому числі і за рахунок впливу на інші державні органи.

У процесі дослідження теоретичних основ природної монополії на залізничному транспорті обґрунтовано потенційно конкурентні сектори діяльності залізничних підприємств шляхом віднесення до потенційно конкурентних тих секторів, в яких результатами видів діяльності є ринкові товари.

Дослідивши підстави реформування залізничного транспорту при зміні концепцій «провали ринку» та «провали держави», а також інституційне середовище,

яке впливає на систему ціноутворення було визначено передумови лібералізації ціноутворення в потенційно конкурентних секторах діяльності залізничних підприємств. Передумови крім інституційних (масові приватизації, перехід до ринкової економіки), економічних (стан інфраструктури та рухомого складу, часова затримка зміни тарифів, функціонування залізничного транспорту як стратегічної галузі), соціальних (недостатня якість перевезень та збереження соціального сегменту) включають також правові (невідповідність директивам ЄС та іншим нормативно-правовим актам у сфері залізничного транспорту), політичні (угода про асоціацію з ЄС, інтеграція у ЄС), загальнонаукові (наявність «провалів держави», розвиток сучасного лібералізму).

Досліджено фактори впливу на лібералізацію ціноутворення на послуги залізничних підприємств в потенційно конкурентних секторах діяльності. До них належать: фінансовий стан підприємств залізничного транспорту; критичний рівень залізничної інфраструктури та недостатнє фінансування залізничної галузі; державне регулювання в сфері залізничного транспорту; конкурентна, податкова, інвестиційна та інші політики в частині впливу на залізничну галузь; рівень сервісу послуг; розширення меж ринку; права власності; стабільність; адвокатування конкуренції; недопущення зловживання ринковою владою; інструменти в структурі органів влади; макроекономічні фактори.

Визначено та обгрунтовано принципи (стимулювання ефективності, необхідності, прозорості, публічності, обгрунтованості витрат, відповідальності, системності, диверсифікації перевезень та гнучкості, доступності, простоти, захищеності, субсидіарності, сталості, відмови від перехресного субсидування) та умови (збільшення інвестицій, впровадження інновацій, застосування конкурсних процедур, активна конкуренція) лібералізації ціноутворення.

Досліджено роль адвокатування конкуренції у створенні умов для лібералізації ціноутворення, що дало змогу визначити наступне: адвокатування конкуренції не повинно обмежуватися лише формальною просвітницькою діяльністю щодо переваг конкуренції на ринках (проведенням освітніх заходів, консультацій з питань

конкуренції для різних суб'єктів, оприлюдненням інформації про стан конкуренційного законодавства), а було спрямоване на створення та розробку законодавства та правил щодо конкуренції або створення конкурентного середовища як такого. Важливо здійснювати дослідження ринків для зміни регулювання, його сфер, моделей перед застосуванням примусу. Саме в цьому буде полягати активна сторона діяльності щодо адвокатування конкуренції.

Обґрунтовано концептуальні засади лібералізації ціноутворення в потенційно конкурентних секторах діяльності залізничних підприємств, які складаються з сукупності напрямів, їхня реалізація орієнтована на стейкхолдерів та ґрунтується на суспільних інтересах й виключенні виникнення інституційних пасток, що сприяє поступовому послабленню державного регулювання ціноутворення та розширенню меж економічної свободи щодо встановлення цін на продукцію підприємств залізничного транспорту.

Обґрунтовано стимули регулювання, що сприяють лібералізації ціноутворення (мораторій на підвищення цін (тарифів) протягом періоду регулювання; можливість використання прибутку на розсуд компанії між контрольними строками перегляду цін (тарифів); збільшений період регулювання по відношенню до застосування старих методів регулювання; застосування стимулюючих параметрів; застосовування регулювання цінового кошика або/та доходу; існування контролю якості послуг та системи санкцій при погіршенні якості послуг; відслідковування витрат (по видах і категоріях), для стимулювання їх використання; застосування меню послуг, сценаріїв, регулювання та ін.).

Запропоновано організаційно-економічний підхід до поступового послаблення державного регулювання та розширення меж економічної свободи підприємств залізничного транспорту, який на відміну від існуючих директивних підходів ґрунтується на комплексному застосуванні змін у законодавстві (щодо складу та специфікації витрат, що не враховуються при регулюванні цін та тарифів; виборі можливих структур та видів тарифів на послуги суб'єктів природних монополій на залізничному транспорті; визначенні структури доходів, які залежать від

регуляторної бази активів), використанні інструментів конкурентної політики та адвокатуванні конкуренції. Це дозволяє створити умови для підвищення ефективності функціонування та управління залізничними підприємствами.

Побудовано схему RAB-регулювання при лібералізації ціноутворення у вказаних секторах залізничних підприємств, розроблено механізм застосування АМКУ у якості суб'єкту адвокатування конкуренції, запропоновано фреймворк побудови ціноутворення при RAB-регулюванні у досліджуваних секторах залізничних підприємств. Побудовано блок-схему алгоритму визначення економічної доцільності лібералізації ціноутворення при впровадженні RAB-регулювання. Запропонований підхід дозволяє в залежності від сценаріїв та його параметрів розрахувати вихідні параметри (рівень витрат, необхідну валову виручку, величину зміни тарифів на довгостроковий період) та застосовувати результати при стимулюючому регулюванні, що створює підґрунтя для прийняття обґрунтованих управлінських рішень. Отримані результати для чотирьох сценаріїв, де обиралися різні стратегії оновлення основних засобів та інвестування. У якості результатів для 4-х сценаріїв розвитку залізничного транспорту отримано значення необхідної валової виручки, рівня тарифів, величини зміни тарифів, зносу основних засобів та ін.

Проведена оцінка варіантів лібералізації ціноутворення в потенційно конкурентних секторах діяльності показує, що застосування обраних сценаріїв при впровадженні RAB-регулювання дозволяє знизити динаміку зростання тарифів, що менше динаміки прогнозованих значень індексу тарифів на вантажні залізничні перевезення та прогнозованого середньорічного індексу тарифів 50,43%.

Запропоновано концептуальний підхід до лібералізації ціноутворення на залізничному транспорті України, що базується на адвокатуванні конкуренції, розробці сценаріїв, які ґрунтуються на стратегії оновлення основних засобів, формуванні тарифного меню (сукупності груп показників за кожним сценарієм). Зазначені сценарії розробляються за допомогою сценарного планування та прогнозування, стимулюючого RAB-регулювання при використанні формульних структур, попередженні необґрунтованого збільшення витрат та потужностей,

врахуванні стимулів, що спрямовані на лібералізацію ціноутворення в потенційно конкурентних секторах діяльності залізничних підприємств. Реалізація запропонованого підходу сприятиме позитивним змінам за всіма напрямками та складовими процесу лібералізації ціноутворення та дозволить залучати на довгостроковий період інвестиції, знижувати інвестиційні ризики та витрати по обслуговуванню залученого капіталу.

Запропоновані рекомендації та пропозиції сприятимуть підвищенню ефективності діяльності залізничних підприємств та розвитку конкуренції на залізниці. Їхнє практичне впровадження в систему організаційно-економічного забезпечення перевезень вантажів сприяє лібералізації ціноутворення у потенційно конкурентних секторах діяльності залізничних підприємств. Наукові розробки, що одержані в результаті виконаного дослідження, були застосовані в таких нормативних документах: «Методичні рекомендації щодо формування доходів від плати за користування вагонами на під'їзних коліях суб'єктів перевізного процесу в ПАТ «Укрзалізниця» (2016 р., державний реєстраційний номер 0115U006858), «Методичні рекомендації щодо формування фінансової звітності з доходних надходжень від вантажних перевезень з розрахунками через ЄРЦ в ПАТ «Укрзалізниця» (2016 р., державний реєстраційний номер 0115U006860).

Ключові слова: лібералізація ціноутворення, залізничні підприємства, потенційно конкурентні сектори діяльності, стимулююче регулювання, монополії.

ABSTRACT

Sadiuk A.V. Price liberalization in potentially competitive sectors of railway enterprise operations. Manuscript qualification scientific work.

Thesis for a candidate's degree of Economic Sciences in specialty 08.00.04 Economy and Management of Enterprises (according to the types of economic activities). – State University of Infrastructure and Technology, Kyiv. 2019.

The dissertation is devoted to the substantiation of theoretical and methodological provisions and applied recommendations for the price liberalization in potentially competitive sectors of activity of the rail enterprises. Potentially competitive sectors of activity, preconditions, factors of influence, pricing principles and conditions have been identified and substantiated.

The relevance of the topic is that the existing theoretical, methodological and regulatory framework for regulation of pricing at the rail enterprises does not fully open the opportunities that will create the conditions for effective activity of the rail enterprises, and is an obstacle for attracting investment and innovation in rail industry, and is a barrier to reforming the economy in accordance with the European standards.

In the course of the research, it has been proved that the regulation of pricing for rail transportation does not allow providing free pricing in the competitive sectors of the market of the transport services, as one of the tasks of the Transport Strategy. In addition, the pricing methods used today do not allow the rail transport to receive sufficient income, even to reproduce fixed assets.

The categorical and conceptual apparatus of pricing is defined, in particular, the concepts of "price liberalization" and "competition advocacy" have been specified in the studied sectors. In the course of the research, it has been found out that the price liberalization is a complex process of change, which is affected by many individuals and groups of people who are interested in the process of liberalization, as they affect the process of liberalization and have the opposite effect: the state, represented by the state bodies, rail enterprises, participants of the transportation market, and the consumers of services of the rail enterprises.

Synthesizing the approaches to the definition of economic liberalism, internal and external liberalization, general and partial price liberalization, taking into account the concept of limited rationality, it has been proposed to understand the gradual weakening of the state regulation of pricing with the gradual extension of the limits of the economic freedom to set prices for the products of rail enterprises as a result of creating conditions for

them that would stimulate competition, including through its advocacy as the price liberalization in the studied sectors.

A detailed analysis of the content of such a new concept for the economic science as competition advocacy, as well as the evolution of its formation in countries, taking into account the features of infrastructure industries allowed offering the concept of competition advocacy in the sphere of activity of the rail enterprises. It should be understood as an activity of competition policy entities that is linked with strengthening the competitive environment or creating a competitive basis for such an environment, in case of its absence in potentially competitive sectors, by using mechanisms which do not refer to the coercive mechanisms to comply with the established rules and are mainly focused on the awareness of the benefits of competition, including through the impact on other state authorities.

In the process of exploring the theoretical foundations of the natural monopoly on rail transport, potentially competitive sectors of activity of the rail enterprises have been substantiated by referring to potentially competitive sectors where market goods are the results of activities.

Investigating the reasons for rail transport reforming in changing concepts of "market failure" and "state failure", as well as the institutional environment that influences the pricing system, the prerequisites for the price liberalization in potentially competitive sectors of the rail enterprises have been determined. The prerequisites besides the institutional (mass privatization, transition to market economy), economic (condition of infrastructure and rolling stock, time delay of tariff changes, and functioning of the rail transport as a strategic branch), social ones (insufficient quality of transportation and preservation of social segment) also include legal (non-compliance with EU directives and other legal acts in the field of the rail transport), political (EU Association Agreement, integration into the EU), and general scientific ones (presence of "state failures", development of the modern liberalism).

The factors of influence on the price liberalization on the services of the rail enterprises in potentially competitive sectors of activity have been investigated. These include: the financial condition of the rail enterprises; critical level of the rail infrastructure

and insufficient financing of the rail industry; state regulation in the field of the rail transport; competition, tax, investment and other policies regarding the impact on the rail industry; level of services; expansion of market boundaries; property rights; stability; competition advocacy; prevention of abuse of market power; instruments in the structure of government bodies; and macroeconomic factors.

The principles (promotion of efficiency, necessity, transparency, publicity, cost-effectiveness, accountability, systematicity, diversification of transportation and flexibility, accessibility, simplicity, security, subsidiarity, sustainability, and refusal of cross-subsidization) and conditions of price liberalization (increase of investments, introduction of innovations, application of competitive procedures, and active competition) have been defined and substantiated.

The role of competition advocacy in creating the conditions for price liberalization has been investigated, which allowed to determine the following: competition advocacy should not be limited only to formal educational activities on the benefits of competition in the markets (conducting educational events, consultations on competition for different entities, and disclosure of information on the condition of the competition law) but also aimed at creating and developing competition laws and regulations or creating a competitive environment as such. It is important to conduct the market researches to change regulation, its spheres, and models before applying coercion. This is what the active side of competition advocacy will be.

The conceptual bases of price liberalization in potentially competitive sectors of activity of the rail enterprises consisting of a set of directions have been substantiated, their realization is focused on the stakeholders and based on public interests and exclusion of occurrence of institutional traps, which contributes to the gradual weakening of the state regulation of pricing and the extension of the limits of economic freedom to set prices for the products of rail enterprises.

The regulatory incentives have been substantiated, which promote the price liberalization (a moratorium on price increases (tariffs) during the regulatory period; the possibility of using profit at the discretion of the company between the control terms of

prices (tariffs) revision; increased regulation period in relation to the use of old methods of regulation; application of incentive based parameters; the application of price basket regulation and / or revenue; existence of quality control of services and system of sanctions in case of deterioration of quality of services; cost tracking (by type and category) to encourage their use; and use of service menus, scripts, regulation, etc.).

An organizational and economic approach to the gradual weakening of the state regulation and extension of the limits of economic freedom of the rail enterprises has been proposed, which, unlike the existing policy approaches, is based on the complex application of changes in the legislation (regarding the composition and specification of costs not included in price and tariffs regulation; selection of possible structures and types of tariffs for services of natural monopoly entities on rail transport; determination of the revenue structures that depend on the asset regulatory base), the use of competition policy tools, and competition advocacy. This allows creating the conditions for improving the efficiency of operation and management of the rail enterprises.

The scheme of RAB-regulation for the price liberalization has been constructed in the indicated sectors of the rail enterprises, the mechanism of application of the AMCU as a competition advocacy entity is developed, the framework of pricing structure at RAB-regulation in the studied sectors of the rail enterprises has been proposed. A block diagram of the algorithm for determining the economic feasibility of price liberalization in RAB regulation implementing has been constructed. Depending on the scenario and its parameters, the proposed approach allows to calculate the output parameters (cost level, gross revenue required, and magnitude of long-term tariff changes) and apply results at the incentive-based regulation, which creates the basis for adoption of the sound management decisions. The results have been obtained for four scenarios where different strategies for upgrading fixed assets and investing have been selected. As a result, for four scenarios of the rail transport development, the value of the necessary gross revenue, the level of tariffs, the magnitude of the tariff change, the depreciation of fixed assets and other have been obtained.

The estimation of the options for price liberalization in potentially competitive sectors of activity shows that the use of selected scenarios in RAB regulation implementation allows reducing the dynamics of tariff growth, which is less than the dynamics of the estimated values of the cargo tariff index and the estimated average annual tariff index of 50.43%.

A conceptual approach to the price liberalization on the Ukrainian railways has been proposed, based on competition advocacy, the development of scenarios based on fixed asset renewal strategies, the formation of a tariff menu (aggregates of groups of indicators under each scenario). These scenarios are developed with the help of scenario planning and forecasting, incentive based RAB-regulation when using formulaic structures, preventing unreasonable increase in costs and capacities, taking into account incentives aimed at price liberalization in potentially competitive sectors of activity of the rail enterprises. The implementation of the proposed approach will contribute to positive changes in all directions and components of the process of price liberalization and will allow attracting long-term investments, reducing investment risks and costs of servicing of debt capital.

The proposed recommendations and proposals will help to improve the efficiency of the rail enterprises and develop competition on the railways. Their practical implementation in the system of organizational and economic support of cargo transportation contributes to the price liberalization in potentially competitive sectors of activity of the rail enterprises. The scientific developments resulting from the performed research have been applied in the following normative documents: “Methodological recommendations for the formation of revenues from the use of cars on the access tracks of the entities of transport process in Ukrzaliznytsia, PJSC” (2016, state registration number 0115U006858), “Methodological Recommendations for the Formation of Financial Statements On Income from Cargo Transportation with Settlements through the United Computing Center at Ukrzaliznytsia, PJSC” (2016, state registration number 0115U006860).

Key words: price liberalization, rail enterprises, potentially competitive sectors, incentive-based regulation, monopolies.

СПИСОК ПУБЛІКАЦІЙ ЗДОБУВАЧА ЗА ТЕМОЮ ДИСЕРТАЦІЇ

Статті у періодичних наукових фахових виданнях іноземних держав та України, включених до міжнародних наукометричних баз

1. Садюк А. Методичний підхід до визначення необхідності оновлення основних засобів залізничного підприємства // Журнал «Економічний форум». 2018. № 4. С. 220-226. (*Ulrich's Periodicals Directory, PИHЦ, Index Copernicus*).

2. Садюк А. Ефективність лібералізації ціноутворення при впровадженні RAB-регулювання // Журнал «Економічний форум». 2018. № 3. С. 160-170. (*Ulrich's Periodicals Directory, PИHЦ, Index Copernicus*).

3. Садюк А. Застосування RAB-регулювання при лібералізації ціноутворення на послуги підприємств залізничного транспорту // Журнал «Економічний форум». 2017. № 3. С. 207-216. (*Ulrich's Periodicals Directory, PИHЦ, Index Copernicus*).

4. Садюк А. Обґрунтування концептуальних підходів лібералізації ціноутворення в потенційно конкурентних секторах діяльності залізничних підприємств // Журнал «Економічний форум». 2017. № 2. С. 201-213. (*Ulrich's Periodicals Directory, PИHЦ, Index Copernicus*).

5. Садюк А.В. Сучасні концепції та аспекти регулювання діяльності підприємств залізничного транспорту // Журнал «Економічний форум». 2016. № 4. С. 171-177. (*Ulrich's Periodicals Directory, PИHЦ, Index Copernicus*).

6. Садюк А.В. Эволюция ценообразования на услуги предприятий железнодорожного транспорта Украины // Вестник Белорусского государственного университета транспорта: Наука и транспорт. 2016. № 2 (33). С. 94-98.

7. Садюк А. Фактори впливу на лібералізацію ціноутворення в потенційно конкурентних секторах діяльності підприємств залізничного транспорту // Ефективна

економіка. 2016. № 5. URL: <http://www.economy.nayka.com.ua/?op=1&z=4995>. (Index Copernicus).

8. Садюк А. Адвокатування конкуренції для підприємств // Вісник Харківського національного університету ім. Каразіна. 2016. № 91. С. 134-141. (Index Copernicus, OJS).

Статті в інших наукових фахових виданнях

9. Богомолова Н., Садюк А. Стимули регулювання при лібералізації ціноутворення на підприємствах залізничного транспорту // Збірник наукових праць ДУІТ. Серія «Економіка і управління». 2018. Вип. 41 (1). С. 27-36. *(особистий внесок – обґрунтування стимулів регулювання при лібералізації ціноутворення на підприємствах залізничного транспорту)*.

10. Садюк А. ТІФ як один із механізмів оновлення підприємств у сфері залізничного транспорту // Збірник наукових праць ДЕУТ. Серія «Економіка і управління». 2017. Вип. 40. С. 96-105.

11. Садюк А. Проблеми компенсування пасажирських перевезень на залізницях у ключі угоди про асоціацію з ЄС // Збірник наукових праць ДЕУТ. Серія «Економіка і управління». 2017. Вип. 39. С. 108-117.

12. Садюк А. Можливості застосування доктрини essential facilities при зловживанні монопольним становищем монополістом // Збірник наукових праць ДЕУТ. Серія «Економіка і управління». 2017. Вип. 38. С. 225-236.

13. Садюк А. Умови лібералізації ціноутворення у потенційно конкурентних секторах діяльності підприємств залізничного транспорту // Збірник наукових праць ДЕУТ. Серія «Економіка і управління». 2016. Вип. 37. С. 107-15.

14. Колесникова Н., Садюк А. Сутність та зміст лібералізації ціноутворення у потенційно конкурентних секторах діяльності підприємств залізничного транспорту // Збірник наукових праць ДЕУТ. Серія «Економіка і управління». 2015. Вип. 34.

С. 121-130. (особистий внесок – обґрунтування сутності та змісту лібералізації ціноутворення в потенційно конкурентних секторах діяльності підприємств залізничного транспорту).

15. Колесникова Н., Садюк А. Роль ціноутворення в діяльності підприємств залізничного транспорту // Збірник наукових праць ДЕТУТ. Серія «Економіка і управління». 2015. Вип. 33. С. 115-125. (особистий внесок – обґрунтування ролі ціноутворення в діяльності підприємств залізничного транспорту).

16. Садюк А.В. Обґрунтування потенційно конкурентних секторів діяльності підприємств залізничного транспорту // Формування ринкових відносин в Україні: Збірник наукових праць. 2015. № 12 (175). С. 141-147.

Публікації за матеріалами конференцій

17. Садюк А. Застосування RAB-регулювання при лібералізації ціноутворення на послуги підприємств залізничного транспорту // Проблеми економіки транспорту: Тези доповідей XV Міжнародної науково-практичної конференції. Дніпро: ДНУЗТ, 2017 р. С. 185-186.

18. Садюк А. Реалізація принципу відповідальності для лібералізації ціноутворення на підприємствах залізничного транспорту // Стратегії інноваційного розвитку економіки України: проблеми, перспективи, ефективність. Форвард-2016: зб. матер. Щорічної (VII) міжнародної Internet-конференції (27 груд. 2016 р.). Харків: ХПІ, 2016. С.65-66.

19. Садюк А. Реалізація принципу необхідності для лібералізації ціноутворення на підприємствах залізничного транспорту // Сучасні інструменти реалізації практичного менеджменту, маркетингу та логістики: особливості застосування в глобальному конкурентному середовищі: суб'єктів господарювання: зб. матер. I Міжнар. науково-практ. on-line конф. (14-16 груд. 2016 р.). Житомир: ЖДТУ, 2016. С. 101-103.

20. Садюк А.В. Реалізація принципу простоти для лібералізації ціноутворення на підприємствах залізничного транспорту // Інноваційний розвиток інформаційного суспільства: економічні, екологічні, правові та соціокультурні аспекти. Матеріали V міжнародної науково-практичної інтернет-конференції студентів і молодих учених. Чернігів: ЧНТУ, 2016. С. 492-493.

21. Садюк А.В. Реалізація принципу прозорості для лібералізації ціноутворення на підприємствах залізничного транспорту // Актуальні проблеми та перспективи розвитку економіки в умовах глобальної нестабільності. Матеріали IV міжнародної науково-практичної конференції. Кременчук: КрНУ, 2016. С. 460.

22. Садюк А.В. Реалізація принципу обґрунтованості витрат для лібералізації ціноутворення на підприємствах залізничного транспорту // Сучасні проблеми і перспективи розвитку обліку, аналізу та контролю в умовах глобалізації економіки. Матеріали VIII міжнародної науково-практичної конференції. Луцьк: РВВ Луцького НТУ, 2016. Вип. 10. Ч.1. С. 162-164.

23. Садюк А.В. Окремі аспекти регулювання діяльності підприємств залізничного транспорту // Формування ефективних механізмів державного управління та менеджменту в умовах сучасної економіки: теорія та практика. Матеріали IV міжнародної науково-практичної конференції/ За ред. В. М. Огаренка, А. О. Монаєнка та ін. Запоріжжя: КПУ, 2016. С. 190-192.

24. Садюк А.В. Деякі умови лібералізації ціноутворення в потенційно конкурентних секторах діяльності підприємств залізничного транспорту // Проблеми і тенденції розвитку сучасної економіки в умовах інтеграційних процесів: теоретичні аспекти. Матеріали міжнародної науково-практичної конференції. Х.: ПП Вишемирський В.С., 2016. С. 212-215.

25. Садюк А.В. Деякі фактори впливу на лібералізацію ціноутворення в потенційно конкурентних секторах діяльності підприємств залізничного транспорту // Проблеми економіки та управління на залізничному транспорті. ЕКУЗТ 2016.

Матеріали XI міжнародної науково-практичної конференції. К.: ДЕДУТ, 2016. С. 50-54.

26. Садюк А.В. Деякі принципи лібералізації ціноутворення в потенційно конкурентних секторах діяльності підприємств залізничного транспорту // Економіка підприємства: сучасні проблеми теорії та практики: Матеріали п'ятої міжнар. Наук.-практ. кон., 15-16 вересня 2016 р. О.: Атлант, 2016. С. 320-321.

27. Колесникова Н.М., Садюк А.В. Роль ціноутворення в діяльності підприємств залізничного транспорту // Проблеми економіки та управління на залізничному транспорті. Матеріали X ювілейної міжнародної науково-практичної конференції. К.: ДЕДУТ, 2015. С. 72-74. (особистий внесок – обґрунтування ролі ціноутворення в діяльності підприємств залізничного транспорту).

ЗМІСТ

ВСТУП.....	20
РОЗДІЛ 1 ОСНОВИ ТЕОРІЇ ТА ПРАКТИКИ ЦІНОУТВОРЕННЯ НА ПОСЛУГИ ЗАЛІЗНИЧНИХ ПІДПРИЄМСТВ	30
1.1 Роль ціноутворення в діяльності підприємств залізничного транспорту ..	30
1.2 Обґрунтування потенційно конкурентних секторів діяльності залізничних підприємств	41
1.3 Еволюція наукової думки з ціноутворення на залізничному транспорті	52
1.4 Передумови лібералізації ціноутворення у потенційно конкурентних секторах діяльності залізничних підприємств	67
Висновки до розділу 1	81
РОЗДІЛ 2 ЧИННИКИ ЛІБЕРАЛІЗАЦІЇ ЦІНОУТВОРЕННЯ У ПОТЕНЦІЙНО КОНКУРЕНТНИХ СЕКТОРАХ ДІЯЛЬНОСТІ ЗАЛІЗНИЧНИХ ПІДПРИЄМСТВ	84
2.1 Фактори впливу на лібералізацію ціноутворення на послуги залізничних підприємств	84
2.2 Принципи та умови лібералізації ціноутворення в потенційно конкурентних секторах діяльності залізничних підприємств.....	98
2.3 Роль адвокатування конкуренції у створенні умов для лібералізації ціноутворення.....	113
2.4 Обґрунтування концептуальних засад лібералізації ціноутворення в потенційно конкурентних секторах діяльності залізничних підприємств.....	125
Висновки до розділу 2.....	137
РОЗДІЛ 3 РОЗРОБКА СТИМУЛЮЮЧОГО РЕГУЛЮВАННЯ ПРИ ЛІБЕРАЛІЗАЦІЇ ЦІНОУТВОРЕННЯ У ПОТЕНЦІЙНО КОНКУРЕНТНИХ СЕКТОРАХ ДІЯЛЬНОСТІ ЗАЛІЗНИЧНИХ ПІДПРИЄМСТВ.....	139
3.1 Визначення стимулів регулювання, які сприятимуть лібералізації ціноутворення підприємствами залізничного транспорту.....	139

3.2 Нормативно-правове удосконалення та адвокатування конкуренції щодо лібералізації ціноутворення у потенційно конкурентних секторах діяльності залізничних підприємств	148
3.3 Методичні підходи до застосування RAB-регулювання при лібералізації ціноутворення підприємств залізничного транспорту	168
3.4 Економічна доцільність лібералізації ціноутворення при впровадженні RAB-регулювання	184
Висновки до розділу 3	202
ВИСНОВКИ.....	205
СПИСОК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ	210
ДОДАТКИ	244

ВСТУП

Актуальність теми. Геополітичне положення України та її прагнення до інтеграції у ЄС, структура національної економіки обумовлюють необхідність постійного розвитку транспортної системи країни, провідна роль в якій належить підприємствам залізничного транспорту. Ефективність діяльності та відтворення цих підприємств великою мірою залежить від ціноутворення на транспортні послуги. Держава регулює тарифи на послуги суб'єктів природних монополій. Поєднання регулювання разом із відомчою специфікою управління стримує розвиток конкуренції на залізничному транспорті та призводить до щорічного падіння вантажопотоків, доходів та прибутків. Щорічно погіршується стан основних засобів природного монополіста, знос яких останні роки складає більше 90%.

Існуючий теоретичний, методичний та нормативно-правовий базис щодо регулювання ціноутворення на підприємствах залізничного транспорту не дозволяє в повній мірі відкрити можливості, які створять умови ефективної діяльності підприємств залізничного транспорту, є перепорою для залучення інвестицій та інновацій у цю галузь. В зв'язку з цим постало завдання проведення дослідження лібералізації, регулювання, змін у ціноутворенні підприємств залізничного транспорту. Нагальною потребою є науковий пошук таких форм, методів удосконалення регулювання ціноутворення, які б відповідали сучасним методичним та теоретичним положенням в практиці зміни ролі держави та поступовому переході до вільного ціноутворення на залізничному транспорті.

Проблемами транспорту займалися такі вітчизняні та зарубіжні науковці як: А. Абрамов, У. Екуорт, А. Крейнін, Л. Мазо, Е. Сакс, Ф. Хусаїнов, а питаннями ціноутворення: М. Белінська, Н. Богомолова, С. Боняр, С. Вітте, К. Загорський, В. Ільчук, О. Карпенко, В. Коба, Н. Колесникова, О. Кравченко, М. Міщенко, Є. Сич, Н. Чебанова, А. Череп, В. Чорний та ін. Крім того, багатьом практичним питанням присвячені роботи експертів АМКУ, Світового банку, ЄБРР, ICN тощо.

Недостатньо дослідженими для залізничних підприємств залишаються: теоретичні та практичні підходи щодо лібералізації ціноутворення в потенційно

конкурентних секторах діяльності, визначення, обґрунтування і розробка пропозицій із вдосконалення нормативно-правової бази цих секторів, впровадження стимулюючих методів регулювання. Це підкреслює особливу актуальність та своєчасність проведення даного дослідження.

Зв'язок роботи з науковими програмами, планами, темами. Дисертаційна робота відповідає цілям та завданням Національній транспортній стратегії України до 2030 року (розпорядження КМУ від 30.04.2018 р. № 430-р), Стратегічному плану розвитку залізничного транспорту на період до 2020 року (Наказ Мінінфраструктури України № 547 від 21.12.2015 р.), Twinning UA/49 «Підтримка інституційної спроможності АМКУ з проведення досліджень ринків та ефективності застосування конкурентного законодавства з метою наближення до стандартів ЄС», Угоді про асоціацію між Україною та ЄС (Закон України № 1678-VII від 16.09.2014 р.) та ін. Саме ці програмні документи визначають, що створення стабільної економічно ефективної системи залізничного транспорту є основним засобом підвищення конкурентоспроможності, якості та безпеки перевезень і т. ін.

Робота виконана у відповідності із завданнями науково-дослідних робіт Державного економіко-технологічного університету транспорту. Результати роботи були використані у НДР «Методичні рекомендації щодо формування доходів від плати за користування вагонами на під'їзних коліях суб'єктів перевізного процесу в ПАТ «Укрзалізниця» (2016 р., державний реєстраційний номер 0115U006858), в якій використані розробки автора щодо обґрунтування віднесення послуги з користування вантажними вагонами до потенційно конкурентного сектору залізничних підприємств; та НДР «Методичні рекомендації щодо формування фінансової звітності з доходних надходжень від вантажних перевезень з розрахунками через ЄРЦ в ПАТ «Укрзалізниця» (2016 р., державний реєстраційний номер 0115U006860), в якій використано розробки автора щодо сутності та змісту лібералізації ціноутворення, а також фактори впливу на лібералізацію ціноутворення на послуги залізничних підприємств в потенційно конкурентних секторах діяльності залізничних підприємств.

Мета і задачі дослідження. Метою дисертаційної роботи є наукове

обґрунтування та розробка теоретико-методичних положень і прикладних рекомендацій щодо лібералізації ціноутворення в потенційно конкурентних секторах діяльності підприємств залізничного транспорту, як важливого чинника підвищення ефективності їхнього функціонування.

Досягнення поставленої мети зумовило необхідність вирішення наступних завдань:

– дослідити сутність та зміст лібералізації ціноутворення у потенційно конкурентних секторах діяльності залізничних підприємств;

– розвинути теоретичні основи обґрунтування потенційно конкурентних секторів діяльності в галузі природної монополії;

– виявити передумови лібералізації ціноутворення в потенційно конкурентних секторах діяльності підприємств залізничного транспорту;

– визначити сутність та зміст адвокатування конкуренції на залізничному транспорті;

– дослідити фактори впливу на лібералізацію ціноутворення в потенційно конкурентних секторах діяльності підприємств залізничного транспорту;

– визначити та обґрунтувати умови лібералізації ціноутворення в потенційно конкурентних секторах діяльності підприємств залізничного транспорту;

– обґрунтувати концептуальні засади лібералізації ціноутворення у потенційно конкурентних секторах діяльності залізничних підприємств;

– запропонувати рекомендації щодо переходу до системи стимулюючого регулювання при лібералізації ціноутворення в потенційно конкурентних секторах діяльності підприємств залізничного транспорту;

– обґрунтувати методичний підхід до оцінки лібералізації ціноутворення у потенційно конкурентних секторах діяльності залізничних підприємств;

– запропонувати концептуальний підхід до лібералізації ціноутворення у потенційно конкурентних секторах діяльності залізничних підприємств.

Об'єктом дослідження є процес лібералізації ціноутворення в потенційно конкурентних секторах діяльності підприємств залізничного транспорту.

Предметом дослідження є сукупність теоретичних, методичних та практичних

положень з лібералізації ціноутворення в потенційно конкурентних секторах діяльності підприємств залізничного транспорту.

Методи дослідження. У роботі застосовувалась сукупність загальнонаукових і спеціальних методів та підходів, положення економічної теорії, роботи вітчизняних та зарубіжних дослідників з питань регулювання соціально-економічних процесів.

Зокрема, для вирішення поставлених задач було використано такі методи: *діалектичний метод* (для визначення особливостей регулювання ціноутворення на залізничні перевезення в межах України та з'ясування змісту категорійно-поняттєвого апарату природної монополії, визначення та обґрунтування потенційно конкурентних секторів діяльності залізничних підприємств); *історично-правовий, аналізу та синтезу* (для вивчення еволюції наукової думки з ціноутворення на залізничному транспорті); *системно-функціональний та системного аналізу* з використанням *міждисциплінарного методу* дослідження (для визначення факторів впливу на лібералізацію, принципів та умов лібералізації ціноутворення в потенційно конкурентних секторах діяльності залізничних підприємств, обґрунтування концептуальних засад лібералізації); *комплексний, системного аналізу* (для визначення концептуального підходу до лібералізації ціноутворення в потенційно конкурентних секторах діяльності залізничних підприємств); *формально-юридичний, порівняльний* (при визначенні нормативно-правового удосконалення та адвокатування конкуренції); *економіко-математичного моделювання* (при оцінці доцільності лібералізації ціноутворення в потенційно конкурентних секторах діяльності залізничних підприємств); *графічні* (для представлення інформації та оформлення результатів проведеного дослідження).

Інформаційну базу дослідження складають офіційні дані ДСС України, фінансова звітність та матеріали АТ «Укрзалізниця», аналітичні дослідження провідних агенцій та власні дослідження дисертанта.

Наукова новизна одержаних результатів. На основі проведених досліджень обґрунтовані пропозиції та надані рекомендації, що забезпечують вирішення науково-прикладного завдання – удосконалення науково-методичних основ лібералізації ціноутворення в потенційно конкурентних секторах діяльності

залізничних підприємств як важливого кроку підвищення ефективності їхнього функціонування на сучасному етапі розвитку залізничного транспорту.

Найбільш суттєвими результатами наукового дослідження є:

вперше:

– запропоновано концептуальний підхід до лібералізації ціноутворення в потенційно конкурентних секторах діяльності підприємств залізничного транспорту, що базується на адвокатуванні конкуренції, розробці сценаріїв, які ґрунтуються на стратегії оновлення основних засобів підприємств, формуванні тарифного меню (сукупності груп показників за кожним сценарієм). Зазначені сценарії розробляються за допомогою сценарного планування та прогнозування, стимулюючого RAB-регулювання при використанні формульних структур, попередженні необґрунтованого збільшення витрат та потужностей, врахуванні стимулів, що спрямовані на лібералізацію ціноутворення в потенційно конкурентних секторах діяльності залізничних підприємств. Реалізація запропонованого підходу сприятиме позитивним змінам за всіма напрямками та складовими процесу лібералізації ціноутворення та дозволить залучати на довгостроковий період інвестиції, знижувати інвестиційні ризики та витрати по обслуговуванню залученого капіталу;

удосконалено:

– дефініцію «лібералізація ціноутворення в потенційно конкурентних секторах діяльності підприємств залізничного транспорту», під якою на відміну від існуючих слід розуміти поступове послаблення державного регулювання ціноутворення з поступовим розширенням меж економічної свободи щодо встановлення цін на продукцію підприємств залізничного транспорту в результаті створення для них таких умов господарювання, які стимулювали б розвиток конкуренції, в тому числі й шляхом її адвокатування. Це збагачує теоретичне та методичне підґрунтя дослідження та дозволяє дослідити основні фактори впливу на лібералізацію ціноутворення на послуги залізничних підприємств;

– концептуальні засади лібералізації ціноутворення в потенційно конкурентних секторах діяльності підприємств залізничного транспорту шляхом представлення їх у вигляді концептуальної мапи, що містить область нових підходів, методів і механізмів

лібералізації, область засобів захисту нових та існуючих учасників процесу лібералізації, область змін функцій, підходів, інструментів регулятора. Зазначені засади орієнтовані на стейкхолдерів та ґрунтуються на суспільних інтересах й виключенні виникнення інституційних пасток. Це сприяє поступовому послабленню державного регулювання ціноутворення та розширенню меж економічної свободи щодо встановлення цін на послуги підприємств залізничного транспорту;

– організаційно-економічний підхід до поступового послаблення державного регулювання та розширення меж економічної свободи підприємств залізничного транспорту, який на відміну від існуючих директивних підходів ґрунтується на комплексному застосуванні змін у законодавстві (щодо складу та специфікації витрат, що не враховуються при регулюванні цін та тарифів; вибору можливих структур та видів тарифів на послуги суб'єктів природних монополій на залізничному транспорті; визначенні структури доходів, які залежать від регуляторної бази активів), використанні інструментів конкурентної політики та адвокатуванні конкуренції. Це дозволяє створити умови для підвищення ефективності функціонування та управління залізничними підприємствами;

– методичний підхід до оцінки варіантів лібералізації ціноутворення в потенційно конкурентних секторах діяльності підприємств залізничного транспорту, який ґрунтується на визначенні потреби в основних засобах, оцінюванні допустимої межі зростання тарифів, розрахунках вихідних параметрів сценаріїв, які базуються на стратегії оновлення основних засобів (рівня витрат, необхідної валової виручки, величини зміни рівня тарифів) на довгостроковий період, виборі розроблених сценаріїв на підставі порівняння сценарних величин зміни рівня тарифів з допустимою межею їх зростання, виборі задовільних сценаріїв на підставі порівняння величини зміни рівня тарифів з прогнозованим рівнем тарифів;

дістали подальшого розвитку:

– передумови лібералізації ціноутворення в потенційно конкурентних секторах діяльності залізничних підприємств, які крім інституційних (масові приватизації, перехід до ринкової економіки), економічних (стан інфраструктури та рухомого складу, часова затримка зміни тарифів, функціонування залізничного транспорту як

стратегічної підгалузі), соціальних (недостатня якість перевезень та збереження соціального сегменту) включають також правові (невідповідність директивам ЄС та іншим нормативно-правовим актам у сфері залізничного транспорту), політичні (угода про асоціацію з ЄС, інтеграція до ЄС), загальнонаукові (наявність «провалів держави», розвиток сучасного лібералізму). Це дало можливість дослідити організаційно-економічні важелі лібералізації ціноутворення у потенційно конкурентних секторах діяльності залізничних підприємств;

– фактори впливу на лібералізацію ціноутворення на послуги залізничних підприємств в потенційно конкурентних секторах діяльності за рахунок виділення таких, що впливають на рівень регулювання ціноутворення, на розширення меж економічної свободи щодо цін, на створення умов для розвитку конкуренції. Їх врахування дає можливість визначити та реалізувати напрями лібералізації ціноутворення на сучасному етапі економічного розвитку;

– теоретичні основи обґрунтування потенційно конкурентних секторів в галузі природної монополії шляхом віднесення до потенційно конкурентних тих секторів, в яких результатами видів діяльності є ринкові товари. Це дало можливість розвинути теоретико-методичні положення і прикладні рекомендації щодо розвитку конкуренції в потенційно конкурентних секторах функціонування підприємств залізничного транспорту;

– теоретичні основи лібералізації ціноутворення в потенційно конкурентних секторах діяльності підприємств залізничного транспорту за рахунок дослідження та обґрунтування принципів (стимулювання ефективності, необхідності, прозорості, публічності, обґрунтованості витрат, відповідальності, системності, диверсифікації перевезень та гнучкості, доступності, простоти, захищеності, субсидіарності, сталості, відмови від перехресного субсидування) та умов (збільшення інвестицій, впровадження інновацій, застосування конкурсних процедур, активна конкуренція). Це дало змогу розробити концептуальні засади лібералізації ціноутворення на послуги підприємств залізничного транспорту, які функціонують в потенційно конкурентних секторах;

– поняття адвокатування конкуренції у сфері діяльності підприємств залізничного транспорту, під яким слід розуміти діяльність суб'єктів конкурентної політики (антимонопольного органу та спеціального органу в сфері транспорту), яка пов'язана зі зміцненням конкурентного середовища або створенням такого середовища шляхом використання механізмів, які не відносяться до системи примусу щодо дотримання встановлених правил та орієнтовані головним чином на обізнаність щодо переваг конкуренції, в тому числі і за рахунок впливу на інші державні органи. Це посилює основу для формування конкурентного середовища у потенційно конкурентних секторах діяльності підприємств залізничного транспорту.

Практичне значення одержаних результатів полягає у впровадженні розробок дисертаційної роботи в систему організаційно-економічного забезпечення перевезень вантажів, що сприяє лібералізації ціноутворення в потенційно конкурентних секторах діяльності залізничних підприємств. Результати використовуються в діяльності ПАТ «Українська залізниця» (довідка № ЦУФ–06/143 від 14.03.2018 р.), Центру комплексних досліджень з питань антимонопольної політики Антимонопольного комітету України (довідка № 50-30-1/18 від 23.02.2018 р.), Інституту проблем ринку та економіко-екологічних досліджень НАН України (довідка № 57/02 – 26.06.2018 р.).

Результати дисертаційної роботи використовуються в навчальному процесі Державного університету інфраструктури та технологій (довідка від 21.03.2019 р., № 01/11-293) при викладанні дисциплін: «Ціноутворення», «Маркетингове ціноутворення», «Фінанси транспорту», «Фінансове планування та прогнозування», курсовому та дипломному проектуванні при підготовці бакалаврів і магістрів економічних спеціальностей.

Особистий внесок здобувача. Дисертація є самостійно виконаним дослідженням автора, в якій викладені власні розробки реалізації та впровадження лібералізації ціноутворення в потенційно конкурентних секторах діяльності підприємств залізничного транспорту. Наукові положення, узагальнення, висновки та рекомендації отримані самостійно. З опублікованих наукових праць, виконаних у співавторстві, в дисертації використані лише ті положення та ідеї, які розроблено

автором особисто (у списку публікацій наведено особистий внесок у працях, опублікованих у співавторстві).

Апробація результатів дисертації. Основні положення роботи й висновки дисертації пройшли апробацію та були висвітлені у доповідях на науково-практичних заходах: X ювілейній міжнародній науково-практичній конференції «Проблеми економіки та управління на залізничному транспорті», Київ, 2015 р.; П'ятій міжнародній науково-практичній конференції «Економіка підприємства: сучасні проблеми теорії та практики», Одеса, 2016 р.; XI міжнародній науково-практичній конференції «Проблеми економіки та управління на залізничному транспорті. ЕКУЗТ 2016», Київ, 2016 р.; Міжнародній науково-практичній конференції «Проблеми і тенденції розвитку сучасної економіки в умовах інтеграційних процесів: теоретичні аспекти», Херсон, 2016 р.; IV міжнародній науково-практичній конференції «Формування ефективних механізмів державного управління та менеджменту в умовах сучасної економіки: теорія та практика», Запоріжжя, 2016 р.; VIII міжнародній науково-практичній конференції «Сучасні проблеми і перспективи розвитку обліку, аналізу та контролю в умовах глобалізації економіки», Луцьк, 2016 р.; IV міжнародній науково-практичній конференції «Актуальні проблеми та перспективи розвитку економіки в умовах глобальної нестабільності», Кременчук, 2016 р.; V міжнародній науково-практичній інтернет-конференції студентів і молодих учених «Інноваційний розвиток інформаційного суспільства: економічні, екологічні, правові та соціокультурні аспекти», Чернігів, 2016 р.; I Міжнародній науково-практичній on-line конференції «Сучасні інструменти реалізації практичного менеджменту, маркетингу та логістики: особливості застосування в глобальному конкурентному середовищі: суб'єктів господарювання», Житомир, 2016 р.; Щорічній (VII) міжнародній Internet-конференції «Стратегії інноваційного розвитку економіки України: проблеми, перспективи, ефективність. Форвард-2016», Харків, 2016 р.; XV Міжнародній науково-практичній конференції «Проблеми економіки транспорту», Дніпро, 2017 р.

Публікації. Результати досліджень опубліковані в 27 працях, з яких 16 статей надруковані в наукових фахових виданнях, з них 7 входять у міжнародні

наукометричні бази (1 – в електронному виданні), 11 публікацій – в матеріалах міжнародних наукових конференцій. Загальний обсяг публікацій – 17,75 ум. друк. арк., особисто автору належать – 15,72 ум. друк. арк.

Структура та обсяг дисертації. Структура дисертації та її обсяг обумовлені метою і задачами дослідження; дисертація складається зі вступу, трьох розділів, висновків, списку використаних джерел, який містить 344 джерела на 34 сторінках, та 11 додатків на 74 сторінках. Обсяг основної частини становить 170 сторінок. Основний текст містить 27 рисунків і 17 таблиць, з них 20 займають повні сторінки.

РОЗДІЛ 1

ОСНОВИ ТЕОРІЇ ТА ПРАКТИКИ ЦІНОУТВОРЕННЯ НА ПОСЛУГИ ЗАЛІЗНИЧНИХ ПІДПРИЄМСТВ

1.1 Роль ціноутворення в діяльності підприємств залізничного транспорту

Геополітичне положення України, її прагнення інтегруватися до ЄС, структура національної економіки обумовлюють необхідність постійного розвитку транспортної системи, провідна роль у якій належить залізничному транспорту. Подальший розвиток ринкової економіки супроводжується ускладненням транспортно-економічних зв'язків в середині країни, що потребує підвищення ефективності виробничо-фінансової діяльності галузі транспорту, ефективність діяльності та відтворення якої великою мірою залежить від ціноутворення на транспортні послуги [79, с. 41].

Під ціноутворенням у економічній науці розуміється процес формування ціни на товари або послуги, в процесі якого здійснюється виконання послідовності кроків по визначенню завдання ціноутворення, оцінці собівартості продукції, вивченню попиту, аналізу цін конкурентів, вибору методу ціноутворення і встановленню остаточної ціни. Визначення завдання ціноутворення здійснюється під час вибору поведінки суб'єкту господарювання щодо цінової політики, а саме: виживання на ринку, максимізації прибутку, входження до групи лідерів за величиною ринку збуту, привласнення надлишку, якістю вироблених товарів (послуг). Головним при цьому виступає максимізація прибутку, оскільки у цьому відображаються інші завдання.

Ціна в свою чергу є кількістю грошей (або їх еквівалентом), що сплачується за одиницю продукції (товарів, робіт, послуг) при її реалізації на сторону [84, с. 6].

Ціноутворення відіграє визначальну роль, тому що в умовах ринку система ціноутворення виступає одним із головних інструментів економіки (табл. 1.1).

В ціні фокусуються практично всі основні економічні відносини, а також відображаються дії економічних законів (вартості, конкуренції, попиту і пропозиції) тощо.

Значення ціноутворення як інструменту економіки

№	Значення ціноутворення як інструменту економіки
1	ціни – це засіб встановлення відносин між виробниками та споживачами, який впливає на розвиток виробників та споживачів товарів (робіт, послуг)
2	<i>прибутковість</i> фірм залежить від цін, оскільки вони впливають на їх життєздатність та конкурентоспроможність
3	ціни <i>формують виручку</i> від реалізації товарів (робіт, послуг) і <i>визначають структуру виробництва</i>
4	ціни є визначником <i>фінансової стабільності</i> компаній
5	ціна є одним з важливих факторів ведення <i>конкурентної боротьби</i>
6	ціни на товари (послуги) базових галузей економіки <i>впливають на стан економіки</i>

Джерело: складено автором на підставі [55, с. 195, 215-217, 234, 247, 356-358]

Зовнішнім проявом внутрішнього змісту ціни є її функція. До цінових функцій відносять: вимірювальну, стимулюючу, розподільчу, раціонального розміщення виробництва та функцію збалансування попиту та пропозиції (їх зміст представлено у А.1 додатку А).

Врівноваженість функцій ціни говорить про обґрунтованість ціни, оскільки вона сприяє збалансованому розвитку економіки.

Ціноутворення на залізничному транспорті – процес складніший, ніж в інших галузях економіки. До складу залізничного транспорту входять компанії, що надають послуги з перевезення вантажів та пасажирів. На нашій території розташовувалися Донецька, Одеська, Львівська, Придніпровська, Південна та Південно-Західна залізниці, які перебували у державній власності і підпорядковувалися Державній адміністрації залізничного транспорту України (ДАЗТ). Надалі вони були реорганізовані і перетворені у АТ «Укрзалізниця» (надалі — Укрзалізниця). До складу товариства у формі філій увійшли такі підприємства: ДП «Український державний розрахунковий центр міжнародних перевезень», УДЦТС «Ліски», ДП УДЦЗРП «Укррефтранс», ДП «Укрзалізничпостач», ДП «Укрспецвагон», ДП «Головний інформаційно-обчислювальний центр Укрзалізниці» та ін.

На підприємствах залізничного транспорту цінами реалізації продукції є залізничні тарифи та збори. Згідно із ст. 189 Господарського кодексу України (ГКУ)

тарифи і збори є видом цін [43]. Згідно із термінами визначеними у Статуті залізниць України тарифи на перевезення – це «система цінових ставок та правил їх застосування», за якими здійснюються розрахунки за перевезення, а під зборами розуміється сукупність цінових ставок, що використовуються у розрахунках за «виконання ...робіт та послуг», що пов'язані з перевезеннями [159].

Тарифи є джерелом надходження доходів для будь-якого підприємства, від їх рівня залежить його ефективність та фінансова стабільність.

Проаналізуємо фінансові результати Укрзалізниці на основі даних Головного фінансово-економічного управління Укрзалізниці. Зведені дані представлено графічно на рис. 1.1 (Доходи, фінансовий результат без урахування ПДВ) та у табл. А.2.1 додатку А.

Як видно з табл. А.2.1 (див. додаток А) за період 2010-2018 роки доходи від вантажних перевезень змінюються від 33227,9 млн. грн. у 2010 році до 67519,80 млн. грн. у 2018 році (максимальний дохід був у 2018 році). Доходи від пасажирських перевезень змінюються від 5411,1 млн. грн. у 2010 млн. грн. році до 8468,72 млн. грн. у 2018 році (максимальний дохід складав 8468,72 млн. грн. у 2018 році). Порівнюючи доходи від різних видів перевезень, можна побачити, що доходи від перевезень вантажів перевищують доходи від перевезень пасажирів у 6,14 разів у 2010 році та у 7,97 разів у 2018 році.

Витрати за період 2010-2018 роки для вантажних перевезень збільшуються з 23821,2 млн. грн. у 2010 році до 50904,72 млн. грн. у 2018 році (максимальний їх рівень спостерігається у 2018 році, що відповідає зростанню у 2,14 рази у порівнянні з 2010 р).

Витрати за цей же період від пасажирських перевезень змінювались від 11067,7 млн. грн. у 2010 році до 20821,39 млн. грн. у 2018 році (максимальний рівень витрат спостерігається у 2018 році).

Порівняння витрат від різних видів перевезень дозволяє говорити про те, що витрати вантажних перевезень перевищують витрати пасажирських перевезень у приблизно 2,15 рази у 2010 році та у 2,44 рази у 2018 році.

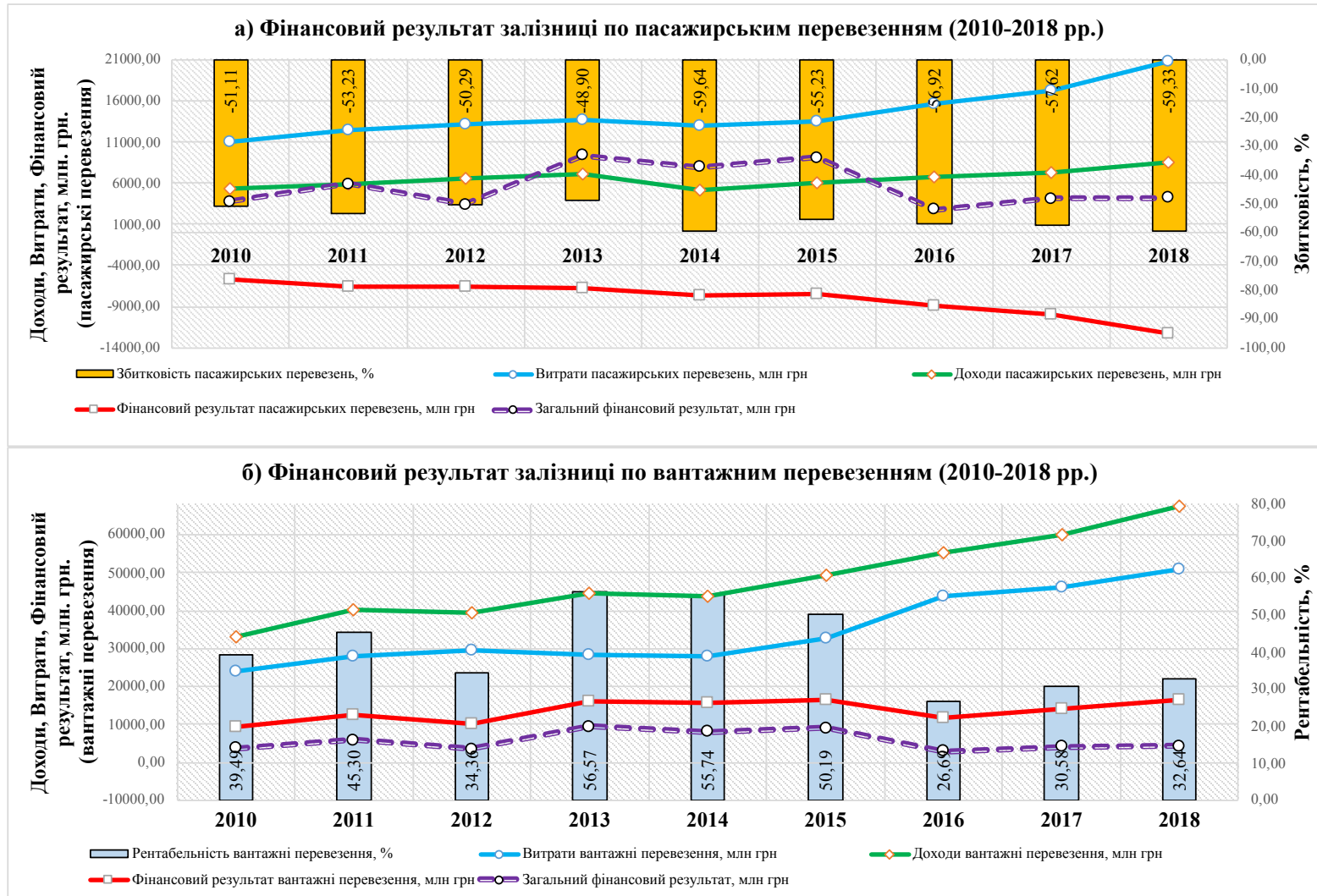


Рис.1.1 Фінансовий результат залізниці діяльності ПАТ «Укрзалізниця» (2010-2018 рр.)

Джерело: Складено та розраховано за даними АТ «Укрзалізниця»

Тобто, за вказаний період при коливанні відношення витрат між видами перевезень у діапазоні 2,15-2,81 рази відбувається коливання відношення дохідності між видами перевезень у діапазоні 6,14-8,38 разів.

Фінансовий результат для вантажних перевезень змінюється від 9406,7 млн. грн. за 2010 рік до 16615,09 млн. грн. у 2018 році. Максимальне значення фінансового результату (прибутку) складало 16615,09 млн. грн. і спостерігалось у 2018 році. Фінансовий результат за цей же період для пасажирських перевезень змінюється від -5656,6 млн. грн. за 2010 рік до -12352,67 млн. грн. у 2018 році. Мінімальне значення фінансового результату (збиток) складало -12352,67 млн. грн. у 2018 році.

Загальний фінансовий результат для сегменту вантажних та пасажирських перевезень разом (без врахування доходів і витрат інших видів діяльності) змінюється від 3750,10 млн. грн. у 2010 році до 4262,42 млн. грн. у 2018 році (прибуток), при цьому максимальний прибуток складав 9404,40 млн. грн. у 2013 році.

Якщо ж подивитись на рентабельність вантажних перевезень, то вона коливається у межах 26,69-56,57%. Збитковість пасажирських перевезень змінюється у межах -(48,9-59,64)%.

Видно, що загалом пасажирські перевезення є збитковими, а збитки покриваються, зокрема, за рахунок вантажних перевезень (не враховуючи інші види діяльності залізниць).

Далі приведемо цифри щодо капітальних вкладень Укрзалізниці на рис. 1.2 (додатково див. табл. А.3.1 додатку А). Як видно із рис. 1.2 щорічно Укрзалізниця у середньому за представлений період 2010-2018 рр. витратила на капітальні інвестиції близько 9 млрд. грн. (9203,977 млн. грн.). При цьому як видно із рис. 1.2 з централізованих джерел за 2013-2018 роки інформація щодо фінансування капітальних вкладень відсутня, а з 2010 року по 2012 рік їхня частка складала максимумно 7,7% у 2010 році від загальної величини вкладень. В той же час, частка власних коштів збільшувалась від 63,93% (або 59% від загальної суми капітальних вкладень) у 2010 році до 88% у 2018 році (за 2017 р частка складала максимумно 94,8%) від всіх капітальних вкладень (див. табл. А.3.1 додатку А).

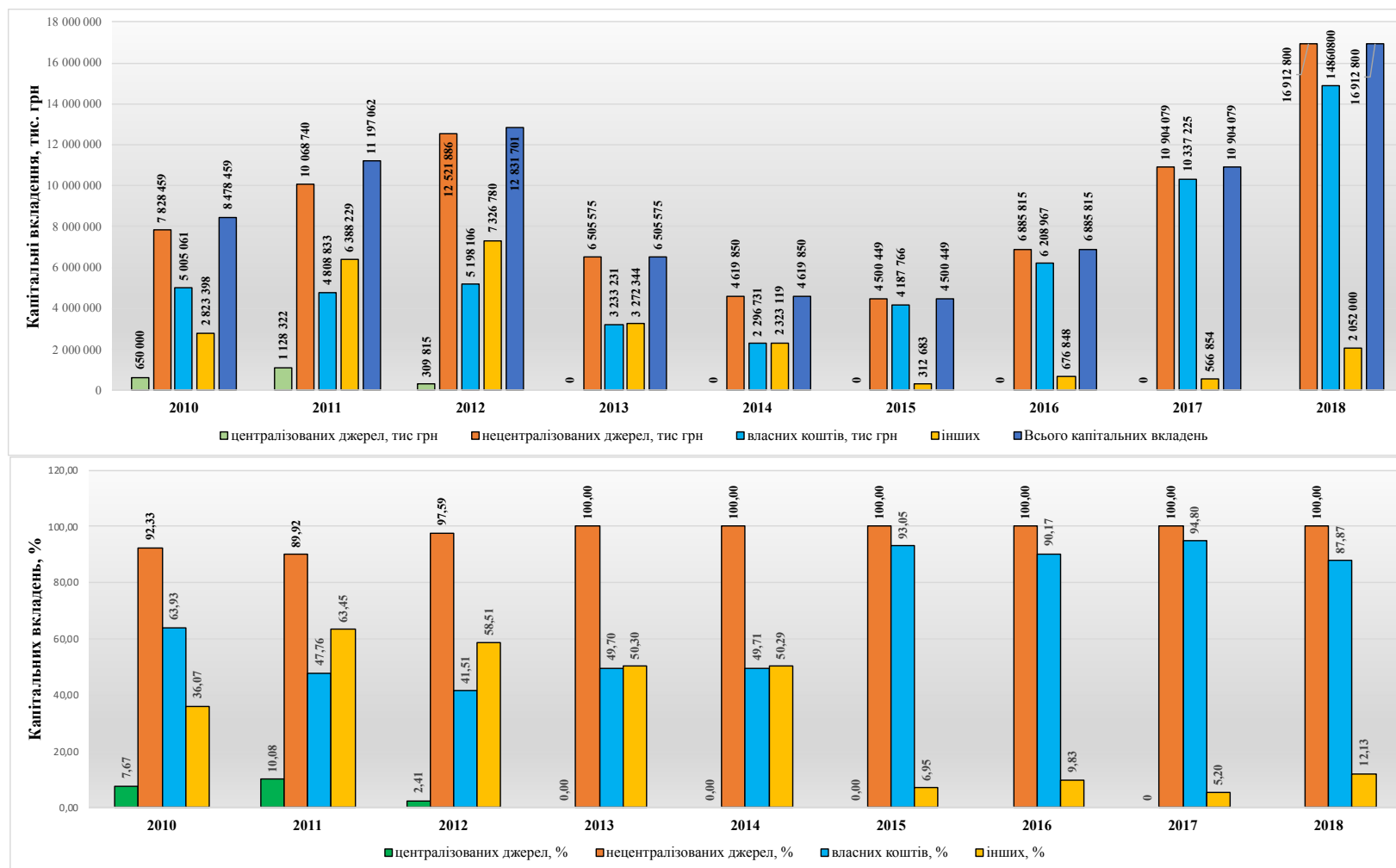


Рис. 1.2 Джерела фінансування капітальних вкладень та напрями їх використання Укрзалізницею (2010-2018 рр., тис. грн.)

Джерело: Складено та розраховано за даними АТ «Укрзалізниця»

Таким чином, отримуваних доходів від перевезень виявляється недостатньо для забезпечення нормального відтворювального процесу. За таких умов ступінь зносу основних засобів виробництва перевищує поріг економічної безпеки, експлуатуються морально застарілі виробничі засоби, наслідком чого стає зменшення обсягів надавання послуг, підвищення собівартості та погіршення якості цих послуг та ін. Тому залізничний транспорт потребує значних капітальних інвестицій.

При цьому за умови недофінансування залізничної інфраструктури створюється монопольна ринкова вартість на її послуги, яка сприяє інфляційним процесам в економіці.

До того ж в нашій країні залізнична інфраструктура являє собою основу транспортної інфраструктури, тому її руйнування призведе до неповного та неякісного забезпечення транспортно-економічних зв'язків у державі, що сприяє порушенню міжгалузевих пропорцій в економіці.

З метою аналізу причин виникнення ситуації, що склалася з доходами по перевезеннях, розглянемо, як регулюється ціноутворення на залізничному транспорті. Регулювання ціноутворення відбувається у відповідності із нормами ЦКУ [255] та ГКУ [43], законами «Про ціни і ціноутворення» [184], «Про природні монополії» [170], «Про захист економічної конкуренції», постановою Кабінету Міністрів України (КМУ) від 25.12.1996 року № 1548 [140].

Відповідно до постанови КМУ № 1548 тарифи на вантажні та пасажирські перевезення (та пов'язані послуги) встановлюються Мінінфраструктури при погодженні з Мінекономрозвитку та Мінфіном [140].

Згідно із Законом України «Про природні монополії» [170] визначаються сфери діяльності природно монопольних суб'єктів (разом із суміжними ринками), які регулюються (в тому числі ціноутворення), а також затверджені принципи такого регулювання. За цим законом закріплюються однакові принципи регулювання для природної монополії (стану ринку) та суміжних ринків (вантажні та пасажирські перевезення).

Законом України «Про залізничний транспорт» [142] передбачено, що тарифи на перевезення встановлюються з врахуванням цілого ряду державних політик

(бюджетної, цінової, тарифної) у порядку, який визначається КМУ. Суб'єктом, що встановлює тарифи на приміські пасажирські перевезення виступає сама залізниця (за погодженням з місцевими органами влади). Якщо рівень тарифів нижчий за собівартість перевезень, то збитки залізниць мають компенсуватися з місцевих бюджетів. Збитки від перевезень пасажирів мають відшкодовуватися залізниці за бюджетний рахунок в залежності від того, хто виступає суб'єктом прийняття рішення щодо надання пільг [142].

Також законом [142] передбачено, що за бюджетні кошти будуються і реконструюються магістральні лінії залізниці, придбавається рухомий склад для пасажирських перевезень та ін. Проте, з аналізу табл. А.3.1 додатку А – покриття капітальних вкладень із централізованих джерел не відбувається взагалі, починаючи з 2013 року.

Головні засади політики щодо цін і регулювання відносин, що пов'язані з цією сферою визначаються Законом України «Про ціни та ціноутворення». Відповідно до нього в процесі господарювання використовують вільні, а також регульовані (державні) ціни. Однією з умов для зміни регульованих цін є зміна умов, за яких відбувається виробництво і продаж продукції, що не залежать від діяльності підприємства (ч. 3 ст. 12) [184].

На залізничному транспорті умовами зміни цін може виступати зростання цін в інших галузях господарства, продукцію яких залізниця використовує для перевезень, зміна обсягів і структури перевезень з незалежних від залізниці причин. Умовами перегляду тарифів на вантажні перевезення є ситуація, коли доходів звичайної діяльності не вистачає на відшкодування поточних витрат залізниць та на здійснення капітальних інвестицій [155].

У той же час, згідно із ч. 4 ст.12 Закону України «Про ціни та ціноутворення» при встановленні регульованих цін до їх складу включають інвестиційну складову. Тоді постає питання про достатність для Укрзалізниці власних коштів на відтворення основних засобів [184].

Впродовж останніх років внаслідок крайньої нестачі фінансових ресурсів, що спрямовувалися на оновлення та модернізацію основних засобів залізниці (за оцінкою

ПАТ «Укрзалізниця» ця величина складала 15-20% від потреби), призвело до вкрай незадовільного поточного стану основних засобів підприємства. Це, в свою чергу, стало причиною того, що на залізниці поступово втрачається рівень конкурентоспроможності та створюється загроза в питаннях надійного та безпечного функціонування стратегічної галузі.

У цих умовах підприємства залізничного транспорту стають перепорою для розвитку економіки, яку необхідно подолати та забезпечити зростання конкурентоспроможності та інвестиційно-інноваційний розвитку [42].

Для процесу реформування залізниць різних країн, як Європейського Союзу, так і світу загалом, є характерним різне поєднання таких складових: державна та приватна форма власності на залізничну інфраструктуру, національні рівні розвитку економік, технологічний стан залізниць, наявність тих чи інших правових та законодавчих основ і т. ін. Тобто, кожна держава до перетворення залізничного монопольного сектора підходить з визначеною, строго індивідуальною стратегією реформування, яка враховує наведені вище особливості. Щодо наявності монополії та конкуренції на залізниці, слід відмітити, що традиційною точкою зору, що панує у колах європейських фахівців є віднесення до природної монополії залізничної інфраструктури, а до конкурентного сектору – відповідно перевезень. Так на думку головного економіста ЄБРР та професора економіки паризької Школи політичних наук С. Гурієва реформи проведені на залізниці Королівства Швеції, за якими було здійснено вертикальне розділення між інфраструктурою та перевезеннями, а також дозволена конкуренція на ринку перевезень, мали доволі скромні результати, оскільки «за 10 років новим компаніям вдалося відвоювати у монополії лише близько 10% ринку – «ефект масштабу» захищає її краще всіляких обмежень на вхід» [45, с. 107].

На сьогодні залізничний транспорт забезпечує стабільні обсяги перевезень, але динаміка їх є від'ємною. Після створення АТ «Укрзалізниця» разом з профільним міністерством фактично концентрує у собі функції управління та суб'єкту господарювання, що негативно впливає на рівень конкурентоздатності залізниці. Недостатність фінансування залізниці з боку держави призводить до падіння її

конкурентоздатності у порівнянні з залізничним транспортом інших країн, а також до технологічного відставання і старіння основних засобів компанії [232, с. 22-23].

Зважаючи на прагнення України до інтеграції в європейську та світову транспортні системи, слід зазначити, що реформування залізничного транспорту також вимагається з огляду на наближення українського законодавства до європейського.

В програмній Стратегії розвитку залізничного транспорту (Стратегія розвитку) [180] у відповідності до визначеної мети серед основних напрямів реалізації, які координуються з практикою європейських країн, передбачається, зокрема, удосконалення системи тарифоутворення та впровадження ринкового ціноутворення на залізниці [180, 81].

В той же час, як зазначається в [240] у даній Стратегії відсутній прогноз показників розвитку транспорту, недостатньо розкриті цілі розвитку залізничного транспорту, відсутній стратегічний аналіз залізничного транспорту, недостатньо розкриті очікувані результати, відсутній блок, що встановлює строки та етапи реалізації Стратегії, відсутній блок моніторингу та показники виконання задекларованих цілей Стратегії, відсутні механізми реалізації Стратегії тощо.

Крім зазначеної вище стратегії, серед програмних документів слід зазначити, що на заміну Транспортної стратегії на період до 2020 року (втратила чинність 30.05.2018 р. [181]), яка в частині, що стосується залізничного транспорту дублювала положення Стратегії розвитку, про що зазначалося у нашій роботі [81] була прийнята нова Транспортна стратегія на період до 2030 року (далі – Транспортна стратегія), за якою для вирішення завдання щодо «забезпечення створення рівних та прозорих умов надання транспортних послуг» передбачено лібералізувати ринок залізничних перевезень «на основі рівноправного доступу» [173], а в частині ціноутворення для залізних перевезень передбачено реформування системи тарифоутворення [173].

Крім зазначених вище стратегій, реформування залізничного транспорту України повинно відбуватись відповідно до Державної цільової програми (Програми реформування), затвердженої постановою Кабінету Міністрів України від 16 грудня 2009 року № 1390 [143] у відповідності до етапів (див. табл. 1.2).

Таблиця 1.2

Етапи реформування залізничного транспорту України

Етапи	Короткий зміст етапу реформування
2010-2012	розробка та прийняття нормативно-правової бази реформування галузі; створення єдиної акціонерної компанії та запровадження роздільних фінансових потоків за видами діяльності
2013-2015	утворення вертикально інтегрованих систем діяльності на залізниці; покращення тарифної політики та впровадження вільного ціноутворення у конкурентних секторах ринку транспортних послуг; забезпечення створення центрів управління перевезеннями; забезпечення відшкодування за перевезення пасажирів; виділення пасажирських перевезень в окремі компанії
2016-2019	скасування перехресного субсидування пасажирських перевезень; удосконалення інфраструктури перевезень пасажирів

Джерело: складено автором на підставі [143]

Виконання програми прискорить розвиток конкуренції на ринку залізничних перевезень, підвищить конкурентоспроможність залізничних підприємств та їх інвестиційну привабливість тощо.

Отже, на сьогодні стан регулювання ціноутворення на залізничні перевезення в Україні має не допускати зловживання підприємствами залізничного транспорту монопольним становищем, проте одночасно з цим нинішня система регулювання ціноутворення не дозволяє застосовувати сучасні методи ціноутворення, що спрямовані на розвиток конкуренції на залізничному транспорті. Крім того, нинішній стан регулювання ціноутворення не дозволяє забезпечити вільне ціноутворення у конкурентних секторах ринку транспортних послуг, як одного із завдань Транспортної стратегії. Окрім цього, застосовувані на сьогодні методи ціноутворення не дозволяють залізницям отримувати достатній рівень доходів для, навіть, простого відтворення основних засобів.

Зважаючи на викладене, необхідним є проведення аналізу потенційно конкурентних секторів діяльності залізничних підприємств.

1.2 Обґрунтування потенційно конкурентних секторів діяльності залізничних підприємств

Економіка будь-якої країни відповідно до трьохсекторної теорії К. Кларка (Colin Clark) та Ж. Фурастьє (Jean Fourastié) поділяється на такі сектори: видобуток сировини (первинний сектор), виробництво (вторинний сектор) та сферу послуг (третинний сектор) [344].

Відповідно до трьохсекторної теорії Кларка та Фурастьє до третинного сектора належать такі види діяльності: фінансова і банківська діяльність, страхування, інформаційна галузь, транспорт, оптова та роздрібна торгівля, медицина тощо. Залізничні підприємства належать до сфери послуг і є складовою транспортної системи України. Деякі залізничні підприємства є суб'єктами природних монополій і входять до зведеного переліку суб'єктів природних монополій [66].

Звернемося до питання належності залізничних підприємств до природних монополій. Для цього виникає потреба з'ясувати економічну сутність природної монополії, її особливості, причини функціонування в економічному просторі тощо. На нашу думку, доречно буде розглянути різні підходи до визначення природної монополії у різних країнах на сучасному етапі, щоб зрозуміти зміст та сутність даної категорії. Різні підходи до визначення природної монополії наведено у табл. Б.1.1 додатку Б.

Таким чином, як видно з приведених підходів поняття природної монополії є багатограним та залежить від багатьох умов, при цьому необхідною, але не завжди достатньою умовою є субадитивність витрат (економія на масштабах виробництва). У межах класифікаційного підходу (див. табл. Б.1.1 додатку Б) розглянемо нормативне трактування природної монополії у нашому законодавстві.

У відповідності до класифікаційного підходу до визначення природної монополії в Законі України «Про природні монополії» [170] дається перелік природно монопольних сфер, у яких діють їх суб'єкти, але з цього не випливає, що вся сфера визнається природно монопольною. Тобто, вся сфера – це не тільки комплекс видів діяльності, а й комплекс видів послуг (або потенційних послуг – у випадку повної

вертикальної інтеграції). Відповідно, ідентифікація природної монополії як структури ринку потребує виокремлення окремих видів послуг. Або як зазначено у Авдашевої С. Б. та Шаститко А. Є. [5, с. 109-149] галузь природної монополії – це сфера економічної діяльності, яка складається з конкурентної (потенційно конкурентної) та природно монопольної компонент, що включає один та більше цільових ринків з такими умовами економічного обміну, що відповідають аналітичному підходу до визначення природної монополії. Такий підхід надає можливості виокремлення потенційно конкурентної та природно монопольної компонент.

На практиці відповідно до описаного вище підходу основою для застосування режиму державного регулювання по відношенню до того чи іншого господарюючого суб'єкту є внесення його до переліку суб'єктів природних монополій. Для цього, необхідно відповідно до п. 2 Порядку АМКУ № 874-р від 28.11.2012 [157], виконання двох умов, а саме: діяльність суб'єктів господарювання відбувалась на природно монопольних ринках та включення цих суб'єктів до реєстру у відповідних сферах регулюючими органами.

Тобто, в законодавстві не встановлені межі природних монополій, не налагоджені процедури ідентифікації природно-монопольних галузевих структур. Необхідно сегментувати ринки проміжної та кінцевої продукції (товарів, робіт, послуг) галузей природної монополії. Потрібно визначати галузь як багатопродуктову для диверсифікації мір регулювання за сегментами ринку.

Якщо галузь природної монополії складається з конкурентного (потенційно конкурентного) та монопольного компонентів, то відповідно суб'єкт природної монополії з цієї галузі діє на ринку товарів, що також повинен мати ці компоненти. Але в Законі України «Про природні монополії» відмічається протиставлення конкуренції (без вказання її типу) та природної монополії [170]. З теорії відомо, що ведення конкурентних відносин на сегментах природно-монопольних ринків в значній мірі доцільно починати на моделях ринків, що не мають в наявності великої кількості фірм та відповідають не реальній, а потенційній конкуренції. У випадку потенційної конкуренції йдеться про потенційну загрозу для природного монополіста

від числа підприємств (суб'єктів господарювання), що потенційно готові увійти на ринок у випадку, якщо цей ринок стане для них привабливим шляхом встановлення природним монополістом завищених рівнів цін для споживачів його послуг [22].

Проти завищення цін монополістом якраз направлені механізми конкурентної політики та антимонопольне регулювання крім іншого.

На відміну від антимонопольного регулювання, конкурентна політика в галузях природних монополій спрямована не тільки проти дій монополіста, але й проти традиційної моделі цінового регулювання. Для цього використовують дві групи методів. Перша пов'язана з удосконаленням тарифного регулювання шляхом застосування стимулюючих контрактів в тарифному регулюванні, друга – у виведенні якомога більшої кількості ринків з-під режиму тарифного регулювання [3].

До моделей ринків, на яких можливе використання конкуренції в певних сегментах багатопродуктових ринків слід відносити такі типи спеціальних конкурентних середовищ: ринки типу Демсеца, змагальні ринки (contestable) та ринки монополістичної конкуренції (intermodal competition). Зміст цих типів ринків наведено у табл. Б.2.1 додатку Б.

Суб'єкт господарювання здійснює діяльність (види діяльності) та результат діяльності закінчується створенням самостійних окремих товарів, заради яких функціонує вся залізнична система, а саме послуги з доступу до інфраструктури та послуги з перевезення. До послуг застосовні ті ж самі товарні властивості, що і до товарів. Послуги з доступу до інфраструктури та послуги з перевезення як результат основної діяльності визначають місію і характер економічного та соціального призначення залізничних підприємств у суспільному розподілі праці, в системі суспільного виробництва, в економіці ринкового типу, тому послуги і товари розуміємо як одну категорію з позиції товарних властивостей.

Аналізуємо товарні властивості цих товарів, виділяючи виключність у привласненні та конкурентність у споживанні. Виключність у привласненні означає, що товарну одиницю можливо однозначно виділити в обміні та привласненні агентом, виключивши використання цієї одиниці іншими суб'єктами. Конкурентність

у споживанні призводить до того, що використання блага одним суб'єктом обмежує можливості споживання іншим суб'єктом.

В результаті аналізу щодо товарних властивостей вищевказаних товарів, можна дійти висновку, що послуги доступу до інфраструктури – це монопольний товар (як результат монопольного сектору діяльності залізничних підприємств), а послуги з перевезення – це ринковий товар (як результат потенційно конкурентного сектору діяльності залізничних підприємств) [102].

Можна сказати, що в галузі природних монополій, яка містить природно-монопольний та потенційно конкурентний компоненти, суб'єкти природних монополій здійснюють діяльність (як суб'єкти господарювання), результатом якої є певний перелік товарів, робіт, послуг на ринках, певні сегменти яких можуть бути потенційно конкурентними.

Питанню дослідження економічної діяльності на залізничному транспорті приділяли увагу у своїх працях такі українські та зарубіжні вчені та практики, як І. М. Аксьонов [7], М.Г. Белінська [20], Н. І. Богомолова [26], С. М. Боняр [29], А. В. Гречко [44], Г. Д. Ейтутіс [51], О.О. Карпенко [74], В. Г. Коба [78], Н. М. Колесникова [79], О. О. Кравченко [90], Б. М. Лапідус [263], М. В. Макаренко [185], М. І. Міщенко [107, 108], Ю. П. Труханов [233], Ю. М. Цветов [105, 185], Н. В. Чебанова [257], та ін. [52, 64, 75, 1, 272, 91, 59, 60, 254, 263, 99, 185, 27, 222, 26, 119, 120, 332, 106, 93, 260, 259, 264, 12, 20].

У роботах цих вчених досліджувалась економічна діяльність в галузі залізничного транспорту в цілому, або стосовно залізниці (яка згідно чинного законодавства в той час була підприємством). При цьому недостатньо уваги приділялося питанням критеріїв, на підставі яких визначилися самі види діяльності та їх віднесення до тих чи інших секторів діяльності.

Так, А. В. Гречко приводить класифікацію видів діяльності на природно-монопольні, потенційно конкурентні та конкурентні сектори. При цьому не вказується, на підставі якого нормативно-правового акту, науково-методологічного принципу, чи в межах якої теорії ідентифіковані зазначені в роботі види діяльності, а також на підставі чого здійснено віднесення тих або інших видів діяльності до

природно монопольного, потенційно конкурентного та конкурентного секторів [44]. Занепокоєння викликає також те, що на підставі необґрунтованої класифікації пропонуються шляхи трансформації системи управління залізничним транспортом України.

В роботі І. М. Аксьонова зазначається, що пасажирські перевезення на залізничному транспорті є його видом діяльності, але не зазначається, на підставі чого ці перевезення визначено і віднесено до видів діяльності залізничних підприємств [7]. Далі вказується, що оскільки пасажирські перевезення збиткові, то вони не є природною монополією [7]. Таке твердження також викликає багато запитань. Таким чином, знову ж таки в даній роботі, крім іншого, не приділяється увага критеріям ідентифікації видів діяльності залізничних підприємств.

В свою чергу Ю. П. Труханов у роботі [233] згадує про основні, другорядні та допоміжні види діяльності, але знову ж таки при цьому не вказуються їх критерії ідентифікації тощо.

В зв'язку з вищезазначеним залишається актуальним питання аналізу видів діяльності залізничного транспорту і питання їх віднесення до певних секторів.

Відомо, відповідно до змісту економічної діяльності та з пояснень до класифікатору її видів (надалі – КВЕД), що результатом економічної діяльності є продукція (товари, роботи, послуги) [150]. Як зазначалось Авдашевою С. Б. та Шаститко А. Є. галузь природної монополії можна умовно поділити на дві компоненти: потенційно конкурентну та монопольну.

На підставі вищезазначеного, представимо діяльність залізничної компанії наступним чином. На першому рівні (з позиції суб'єктного підходу) вважаємо, що природна монополія (як галузь) складається з сукупності суб'єктів (рис. 1.3). Під такими суб'єктами розуміється сукупність структурних одиниць (об'єктів, частин), чи одна одиниця, що беруть участь у забезпеченні певних видів діяльності.

На рівні «суб'єктів» можуть існувати такі суб'єкти, які забезпечують види діяльності чи монопольної, чи потенційно конкурентної компонент, так і обох компонент, а також потенційні суб'єкти – для яких існують потенційні умови появи або створення.

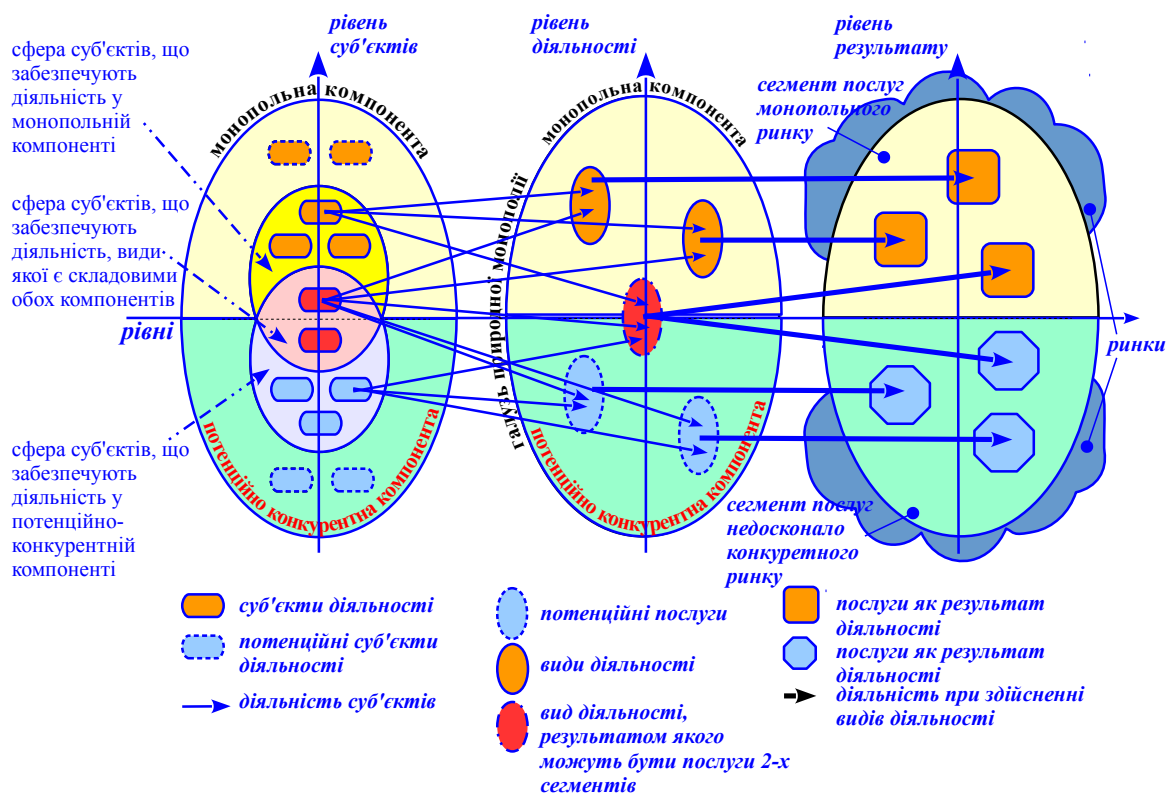


Рис. 1.3 Виділення потенційно конкурентних секторів діяльності залізничних підприємств

Джерело: складено автором

В той же час природні монополії діють у сферах, які є комплексом видів діяльності та послуг, у випадках вертикальної інтеграції – це комплекс потенційних послуг. Це можна виокремити у рівень «діяльності», де розглядається галузь природної монополії з позиції процесного підходу (рис. 1.3). Не забуваємо враховувати, що особливість послуг полягає в тому, що вони споживаються у процесі надання (існують доти, доки споживаються) – це одночасно і дія, і результат.

До значення «послуги» може бути застосований термін «потенційні», тобто такі, які ще можуть не існувати, але є можливість їх надання.

За Малаховою Н. результати діяльності залізничних підприємств – це монопольний товар (у вигляді послуг з доступу до інфраструктури), та ринковий товар (у вигляді послуг з перевезення) [102]. Тобто, рівень «результатів» містить два сегменти результатів (рис. 1.3). Певні «сукупності» діяльностей (пучки) складають певні види, а певні види – складові класів за КВЕД. Якщо на рівні «суб'єктів» та «результатів» містяться 2 компоненти, то і рівень «діяльності» (безпосередньо як

процес діяльності) міститиме такі ж компоненти (рис. 1.3). Базуючись на такому підході, ми спробуємо виділити серед видів діяльності монопольну та потенційно конкурентну компоненту, а також визначити склад потенційно конкурентної компоненти та як її ідентифікувати.

Виходимо із того, що певні види діяльності можна згрупувати у сектори, у яких результатом будуть монопольні товари (послуги), а певні – у сектори, у яких результатом будуть ринкові товари (послуги). Якщо у якості результату отримуємо ринкові товари (послуги), то для природно монопольної компанії (у випадку її вертикальної інтеграції) відповідні за це види діяльності здійснюватимуться у потенційно конкурентних секторах.

Щоб визначити сектори розглянемо ланку галузей. Належність до тієї чи іншої галузі є класифікаційною ознакою господарюючого суб'єкта. Ця ознака закладається у ідентифікаційному коді суб'єкта, не зважаючи на його організаційно-правову форму та форму власності.

Класифікаційна ознака господарюючого суб'єкта є елементом правопорядку у сфері господарювання, від якого залежить режим його функціонування, обсяг і зміст прав та обов'язків.

На рівні закону виокремити галузі та сектори безпосередньо неможливо. Тому звернемося до нижчого рівня класифікації, який доступний у КВЕД, враховуючи, що галузева належність компанії визначається її основним видом діяльності.

У прийнятому наказі Держспоживстандарту про національний класифікатор України [49] надається визначення *основного виду* економічної діяльності, під яким розуміється такий її вид, «на який припадає найбільший внесок у валову додану вартість», а всі інші види відносяться до другорядних та допоміжних.

За КВЕД секції є узагальненням сукупності видів економічної діяльності, які близько відповідають галузям економіки, хоча і не є їх прямим відповідником [49]. Відповідно до КВЕД секції Н «Транспорт, складське господарство, поштова та кур'єрська діяльність» відповідає з точки зору конкретного контексту галузі транспорту, до якої в свою чергу відноситься залізничний транспорт [143, 49]. Секції

складаються з класів, а кожний клас – це і є вид економічної діяльності, як кінцева ланка класифікації.

З одного боку, галузі транспорту відповідають такі види економічної діяльності, які визначаються за класами КВЕД та стосуються залізничного транспорту: клас 49.20, клас 49.10, клас 49.31, клас 52.21, клас 52.24 (Опосередковано стосуються залізничних перевезень (класи): 33.17, 30.20, 42.12, 42.13, 42.22) [49].

З другого боку, відповідно до Програми реформування [143] залізничного транспорту для шляхів її реалізації вказується такий перелік видів діяльності, які стосуються перевезень (вантажів та пасажирів), інфраструктури (будівництво, ремонт, експлуатація), локомотивної тяги та ін., проте залишається дискусійним, яку саме діяльність мав на увазі законодавець: економічну, господарську тощо.

Якщо провести порівняння видів діяльності за Програмою реформування [143] та за КВЕД [49], то побачимо, що у секції Н (Транспорт, складське господарство, поштова та кур'єрська діяльність) відсутні перевезення у міжнародному сполученні, послуги локомотивної тяги (є лише маневрові роботи та формування потягів), ремонт рухомого складу, будівництво та ремонт об'єктів інфраструктури, проведення НДДКР, утримання соціальної сфери.

При цьому ремонт рухомого складу як діяльність наявна у секції С (Переробна промисловість) у класах 33.17, 30.20 (див. виноску). Будівництво та ремонт об'єктів інфраструктури, як вид діяльності наявний у секції F (Будівництво) у класах 42.12, 42.13, 42.22 і т.д.

Тобто, види діяльності, які стосуються ремонту рухомого складу, будівництва та ремонту об'єктів інфраструктури, проведення НДДКР, утримання соціальної сфери є неосновними з точки зору належності до галузі транспорту, оскільки їх порівняльні елементи з КВЕД не належать до секцій, що відповідають транспорту. Іншими словами, якщо підприємство належить до транспортної галузі (залізниці), то і основні види діяльності повинні відповідати цій галузі (секціям КВЕД), бо це є його класифікаційною ознакою як підприємства.

Для філії «Південно-Західна залізниця», що входить до структури Укрзалізниці, основними видами діяльності є 49.20 «Вантажний залізничний транспорт»,

49.10 «Пасажирський залізничний транспорт міжміського сполучення», 49.31 «Пасажирський наземний транспорт міського та приміського сполучення» [190]. Основним видом діяльності для всього товариства визначено – 49.20 «Вантажний залізничний транспорт» [37].

До сектору діяльності залізничних підприємств (послуги перевезення) можна віднести такі класи, як: 49.20, 49.10, 49.31, 52.21, 52.24 (див. раніше). Перші три класи відповідають критерію «основний вид діяльності» залізниці, а всі інші – допоміжні. В той же час до монопольного сектору діяльності слід відносити послуги з доступу до інфраструктури, тому сюди включаємо наступний клас (вид діяльності): 52.21 (див. раніше). Таким чином, один і той же клас (або вид економічної діяльності) потрапляє як у потенційно конкурентний сектор, так і у монопольний сектор.

Далі звернемося до деталізації, яка саме діяльність розкривається у самому класі. У класі 52.21 КВЕД зазначено, що цей клас включає: «діяльність, пов'язану із перевезенням...пасажирів...вантажів...(діяльність залізничної інфраструктури); маневрові роботи та формування потягів» [49]. З деталізації цього класу (Допоміжне обслуговування наземного транспорту) до послуг з доступу до інфраструктури (монопольний сектор) можна віднести таку діяльність: «діяльність, пов'язану із перевезенням...» [49]. В той же час «маневрові роботи та формування потягів...утримання та поточний ремонт мереж (*електротранспорту, автодоріг та ін.*)» [49] не відноситься до послуг з доступу до інфраструктури. Колізія полягає в тому, що один і той же клас (вид діяльності) можна віднести, враховуючи його деталізацію, як до потенційно конкурентного, так і до монопольного секторів, оскільки класи КВЕД – це остаточна ланка поділу КВЕД. Отже, на рівні класів КВЕД конкретизувати наповнення монопольного та потенційно конкурентного секторів діяльності залізничних підприємств можливо лише частково, тому що конкретизація відбувається лише у самій розшифровці класу і тому різні сектори діяльності (більш деталізований рівень за секцією) належатимуть одночасно різним класам.

Проаналізуємо, які поняття та нові положення містяться у Законі України «Про особливості утворення публічного акціонерного товариства залізничного транспорту загального користування» [168] та проекті Закону України (нова редакція) «Про

залізничний транспорт України» [141], які можуть бути застосовані для виокремлення потенційно конкурентних секторів. Проект закону [141] містить ряд новел щодо інфраструктури залізничного транспорту, в тому числі надається визначення «оператору інфраструктури» та «перевізнику». Щодо інфраструктури вказується, що це «сукупність об'єктів інфраструктури», які передані акціонерному товариству залізничного транспорту, що утворене за окремою винятковою процедурою [168], «на праві господарського відання» [43] для виконання перевізного процесу.

У свою чергу відповідно до ст. 4 закону, у якому передбачена процедура утворення вертикально інтегрованого товариства на залізниці, передбачено, що до статутного капіталу товариства вноситься цілий перелік підприємств, що пов'язані із обслуговуванням інфраструктури (ремонтні, будівельні, залізничні станції і колії, системи управління рухом поїздів та ін.) [168]. При цьому відповідно до проекту закону оператором інфраструктури визначено суб'єкта, що здійснює управління залізничною інфраструктурою та надає послуги з доступу до неї.

З одного боку визначено, що інфраструктура передається Укрзалізниці, а з іншого боку – оператором інфраструктури може бути будь-який господарюючий суб'єкт. Не зазначається також, на яких принципах обирається керуючий інфраструктурою. Таким чином, саме оператор інфраструктури буде тим суб'єктом, що здійснює діяльність у монопольному секторі залізничних підприємств.

Проектом закону [141] пропонується визначення перевізника, як підприємства, що здійснюватиме «діяльність з перевезення вантажів (пасажирів)» за допомогою належного йому тягового рухомого складу. У проекті відсутнє будь-яке посилання, хто надаватиме послуги тяги, чи це особа володілець тяговим складом (власник, оператор), чи це перевізник.

Згадування про те, що оператори укладають договори з перевізниками для отримання послуги тяги є лише у презентації нової редакції проекту Закону України «Про залізничний транспорт» [135]. При цьому, у зазначених джерелах відсутня деталізація, що розуміється під послугами тягового рухомого складу (у термінології Програми реформування [143] – це послуги локомотивної тяги). Про склад цих послуг, як зазначалося вище, також нічого не сказано у КВЕД. Таким чином, саме

перевізники, а також оператори рухомого складу будуть компаніями, що здійснюють діяльність у потенційно конкурентному секторі діяльності залізничних підприємств.

Проектом закону «Про залізничний транспорт України» [141] передбачено, що проектування, будівництво та купівля інфраструктурних об'єктів здійснюватиметься підприємствами залізниці, хоча, як зазначалося вище, діяльність щодо будівництва та ремонту відноситься до секції F (Будівництво), а проектування – до секції M (Професійна, наукова та технічна діяльність) та класу 71.11 «Діяльність у сфері архітектури» і не відповідає за класифікацією КВЕД транспортній галузі. Постає питання, чому здійснення неосновних видів діяльності (будівництво, проектування) із секцій, які відмінні від галузі транспорту, законодавцем покладається на підприємства залізничного транспорту, а також протирічить міркуванням щодо належності цих видів до монопольного або потенційно конкурентного секторів залізничних підприємств. В проекті закону [141] містяться поняття щодо перевезень вантажів (пасажирів), які розбіжні із поняттями щодо перевезень, які визначені Програмою реформування [143]. Серед видів діяльності КВЕД наявні лише узагальнюючі класи без ступеня деталізації видів перевезень із проекту закону (класи 49.20, 49.10, 49.31). Це говорить про неузгодженість багатьох понять та їх визначень на рівні законодавства та регулюючих актів.

Підсумовуючи, відмітимо, що ми провели аналіз з позиції розгляду класифікації видів діяльності, беручи до уваги критерії, за якими принципово відрізняються послуги потенційно конкурентних та монопольних секторів діяльності.

Зважаючи на результати аналізу, потенційно конкурентними секторами діяльності залізничних підприємств є вантажні та пасажирські перевезення, будівництво та ремонт об'єктів інфраструктури (рухомого складу), проведення НДДКР, утримання соціальної сфери, маневрові роботи, тягова мережа, забезпечення паливом, доступ до телекомунікаційних мереж, виконання спеціалізованих контрактів (контроль транспортування небезпечних вантажів), додаткові послуги, які пов'язані з обслуговуванням об'єктів інфраструктури та перевезень (попередній обігрів пасажирських потягів та ін.). При цьому з нормативної точки зору таке наповнення секторів діяльності повинно відповідати існуючим видам економічної

діяльності. Перелік є не остаточним та може розширюватися. Доцільним є внесення змін до КВЕД для поділу класу 52.21 «Допоміжне обслуговування наземного транспорту» та виділення діяльності, що пов'язана з наданням доступу до інфраструктури та послугами перевезення. Виділення потенційно конкурентних секторів діяльності дозволяє послабити їх державне регулювання і перш за все – ціноутворення та сприяє впровадженню конкуренції, підвищенню інвестиційної привабливості галузі в цілому.

Зазначене обумовлює необхідність проведення досліджень еволюції наукової думки щодо ціноутворення.

1.3 Еволюція наукової думки з ціноутворення на залізничному транспорті

Еволюція наукової думки з ціноутворення на залізничному транспорті пов'язана з початком та процесом функціонування залізничного транспорту на території України, яка в той час перебувала під владою двох імперій: Австро-Угорської та Російської.

Питання ціноутворення на залізничному транспорті нерозривно пов'язане з науковцями та практиками, які безпосередньо формували цей напрямок в історії функціонування залізничного транспорту. Серед науковців слід відмітити таких як: Абрамов А. П. [1], Білінський Л. фон (Leon Ritter von Biliński), Екуорт У. (William Mitchell Acworth) [272], Словоу І. О. [59, 60], Крейнін А. В. [91, 61], Мазо Л. А. [99], Сакс Е. (Emil Sax) [332], Ульріх Ф. (Franz Ulrich), Хусаїнов Ф. Й. [254] та ін., в тому числі таких відомих вчених, дослідження яких пов'язані з українськими залізницями, як Богомолова Н. І. [27, 26], Вітте С. Ю. [36], Загорський К. Я. [63, 64], Ільчук В. П. [105], Колесникова Н. М. [79], Макаренко М. В. [185], Піхно Д. І. [119, 120], Сич Є. М. [105, 222], Чебанова Н. В. [257], Чорний В. В. [258, 259], та ін. [84, 88, 268, 51, 106, 93, 12].

Починаючи розгляд наукової думки доречно буде розглянути загалом, як класифікували системи ціноутворення на залізничному транспорті науковці ХІХ

сторіччя на початку функціонування залізниць взагалі. Як зазначалося вже у підрозділі 1.1 тарифи є видом цін. За визначенням Загорського К.Я. «тариф – це є плата за провіз, тобто, ціна за послугу залізниці за переміщення пасажирів та вантажів» [64, с. 232]. Або у визначенні Вітте С.Ю. «залізничні тарифи – це преїскуранти на послуги, що надаються залізницями» [36, с.70]. Тому питання про принципи побудови залізничних тарифів зводяться до питання, на яких засадах можуть бути визначені ціни на залізничні послуги. За класифікацією Загорського К.Я. існують наступні системи тарифів (див. табл. 1.3).

До системи тарифів 1-го типу відноситься так звана «натуральна» система тарифів, яка набула значного поширення у Німеччині, починаючи з 60-х років ХІХ сторіччя та називалася Wagen-Raum-Tarifsysteem [64, с. 233]. Вперше була застосована в Нассау (Німеччина) в 1867 р. на державних залізницях [64, с. 237]. Більш широкого застосування дана система набула в Ельзасі і Лотарингії в 1870 р. (тому досить часто її називають «ельзас-лотарингським» тарифом) при перебуванні там німецьких військ. Величина тарифу не залежала від найменування товару, що перевозився, а залежала лише від кількісних характеристик товару (об’єм, вага, щільність), а також від відстані перевезення. Тобто тариф формувався як мито.

Таблиця 1.3

Класифікація тарифів за Загорським К.Я.

№	Ознаки класифікації залізничних тарифів
1	тарифи на підставі власних витрат залізниць (надалі – система 1-го типу)
2	тарифи на підставі цінності вантажів (надалі – система 2-го типу)
3	тарифи, встановлені на принципах, що відповідають охоронно-протекційним задачам залізничної тарифікації

Джерело: складено автором на підставі [63, 64]

Серед факторів, від яких повинні були залежати тарифи, вказувалося на: швидкість перевезення (мала та велика), величину відправки вантажу (поштучна, попудна, повагонна, напіввагонна), тип рухомого складу (закриті та відкриті вагони) [64, с. 234]. Головною перевагою цієї системи визначалася простота, ясність та сприяння ефективності використання рухомого складу.

В цей час в 70-х рр. XIX ст. у Баварії та Вюртембурзі була спроба впровадити змішану систему, яка б увібрала у себе переваги «натуральної» системи та диференційованість за цінністю для вантажів від системи 2-го типу. Відмітимо, що аналізуючи переваги та недоліки даної системи тарифікації Загорський К. Я. зазначає, що її застосування теоретично доцільним є в тих сферах народного господарства, які підпадають під широку дію конкуренції, застосування ж такої системи у сферах, де немає широкої дії конкуренції є недоцільним, оскільки відсутня дія «зовнішньої руки» ринку [64, с. 242].

Тобто, застосування системи 1-го типу в галузях, де відсутня конкуренція, не сприяє дотриманню принципу ефективності. Головним недоліком даної системи Загорський К. Я. вважає неможливість визначити правильно витрати залізничного транспорту [64, с. 245], хоча і існувало багато способів визначення власних витрат на перевезення вантажів, – запропонованих Гарке, Варихаром, Бомом, Баумейстером, Телькампом, Бліохом та ін. [64, с. 247], та відсутність пристосування та індивідуалізації тарифів в залежності від платоспроможності різних категорій вантажів, що унеможлиблює масові перевезення та ефективність залізничного транспорту [64, с. 254].

При цьому використання у якості складового принципу, що враховує залежність тарифу від ваги, об'єму, власних витрат визначається позитивним Загорським К. Я. [64, с. 255]. Слід зазначити, що у дослідженні фахівців під керівництвом Всесвітнього банку [326] зазначається, що система тарифікація заснована на витратному принципі є недоцільною на сучасному етапі розвитку економіки, серед причин називаються ті, що і зазначені Загорським.

Системи тарифів 2-го типу (або тарифи на підставі цінності вантажів) отримали свій розвиток та застосування ще задовго до створення залізниць та виявлення принципів тарифної справи. Така система історично застосовувалася на транспорті при перевезенні по ґрунтовим дорогам, річкам та каналам. Так, ще поштові пересилки в Пруссії розділялися на три класи за властивістю та цінністю: на ординарні предмети, дорогоцінні предмети (шовк, бархат, делікатеси, пересилання яких оплачувалося за

підвищеним тарифом), звичайні предмети (припаси). Така ж система застосовувалась і в Австрії.

В якості економічного підґрунтя застосування принципу за властивістю цінності було дослідження математика Френка Рамсея (Frank P. Ramsey) [326]. Вперше цей принцип був застосований на залізницях Англії [64, с. 264], оскільки вони були створені першими у світі в 1825 р. Тарифи були засновані на ставках гужового та водного транспорту, тобто на принципах фрахту.

В залежності від запитів та потреб різних підприємств залізниці почали знижувати для різних видів вантажів свої тарифи, тобто диференціювати їх. Першою країною, яка застосувала в широких межах диференційовані тарифи була Бельгія, яка починаючи з 1860 р. на своїх залізницях застосовувала 4 загальних тарифних класи по диференційованим схемам [64, с. 311]. Така політика залізничних підприємств стала поштовхом для розвитку їх як нового виду транспорту.

Таким чином, враховувався один із головних принципів даного виду системи тарифів: прибуток відправника повинен перевищувати тариф, що сплачується за відправку його товару (або іншими словами «платіжна спроможність» вантажу). Головною особливістю цієї системи визначали те, щоб за рахунок пристосованості тарифів до платіжної властивості різних вантажів, досягати більш широкого розвитку залізничних перевезень та найбільшого чистого доходу від них.

При цьому з розвитком залізничних перевезень недоліком залишалось те, що, оскільки мережа залізниць збільшувалася, то тарифи ставали більш складними, заплутаними, нестійкими. Загорський К. Я. зазначає, що розмір вартості транспортних послуг залежить від ступеня різноманіття умов виробництва, торгівлі, споживання предметів, що перевозяться, по різних районах та окремих пунктах. А від вартості транспортних послуг у свою чергу залежить ціна вантажу у місці його споживання. Сама ж вартість транспортної послуги може ґрунтуватися: на власних витратах транспортних підприємств, на різниці цін на вантажі в місці відправлення та в місці призначення, на вартості самих вантажів, на попиті та пропозиції транспортних послуг, на платіжній спроможності вантажів, тощо.

Також зазначається, що в даній системі тарифікації 2-го типу можливо встановлювати тарифи, коли враховуються ціни інших видів транспорту (гузового, водного, іноземних залізниць), тобто мова йде про врахування різних видів конкуренції. Виділяється одна із вимог цієї системи, що транспортний тариф повинен бути таким, щоб при найменших витратах досягався найбільший рівень доходів для залізниць. Слід зазначити, що Загорський К. Я. розглядаючи систему тарифікації 2-го типу підсумовує, що «...встановлення тарифів по середнім нормам для всіх товарів, незалежно від їх цінності, ставиться у протиріччя з основними принципами самого життя та містить у собі глибоку несправедливість» [64, с. 268-281], а за визначенням Вітте С. Ю. система тарифікації другого типу мала назву «історичної» [36, с. 81], була найбільш витриманою та послідовною та найповніше відповідала закону попиту та пропозиції.

Система тарифікації, яка побудована на принципах, що відповідають охоронно-протекційним задачам залізничної тарифікації, належить до останнього виду системи тарифів. Ця система розглядається як система, до якої слід прагнути будь-якому залізничному підприємству в тому сенсі, що результати, які досягаються за рахунок тарифоутворення, повинні співпадати з задачами економічної та соціальної політики держави та задовольняти потреби народного та державного життя, тощо.

Не може слугувати підставою для побудови тарифів: «державно-економічна цінність» транспортованих товарів, «загальне господарське значення» предметів, використання тарифів у якості огорожувальних або підтримуючих певні галузі народного господарства засобів. Але допустимим визнається застосування спеціальних пільгових та спеціальних знижених тарифів, якщо для цього є фінансові можливості залізниць. Також згадується така проблема при встановленні тарифів, яка в сучасній економічній науці відома як «асиметрія інформації» [64, с. 282-299].

Окремо слід відмітити про так звані «рефакційні» (від фр. *refaction* – знижка) тарифи. Рефакційними, зазвичай, називали тарифи на перевезення значної кількості вантажів та які мали знижку по відношенню до загальних та спеціальних тарифів. По суті рефакційні тарифи були оптовими цінами, саме цим пояснювався їх знижений

рівень по відношенню до інших тарифів [36, с. 86-87]. Широко застосовувалися у Америці, Англії, Австрії та Росії.

Серед формальних вимог, яким повинні відповідати будь-які тарифи виділяють: простоту, публічність, стійкість, однаковість для будь-якого споживача. Всі тарифи поділялися на такі 6 видів (див. табл. 1.4):

Таблиця 1.4

Критерії диференціації тарифів

№	Критерій диференціації тарифів	Види тарифів за даним критерієм
1	за внутрішньою будовою	одноманітні пудо-верстні та диференційовані
2	за зовнішньою формою	формульні та табличні
3	по простору дії	загальні та виняткові, внутрішні та вивізні, прямі та місцеві
4	за часом дії	строкові та безстрокові, річні та навігаційні
5	за величиною одиниці навантаження	попудні (штучні) та повагонні (напіввагонні, партійні)
6	за особливими умовами та властивостями перевезення	спеціальні та пільгові (завізні, перемолочні, військові, виставкові, переселенські і т. ін.)

Джерело: складено автором на підставі [36, 63, 64, 65]

Також слід зазначити, що класифікація систем тарифікації того часу майже повністю співставна з класифікацією систем тарифікації у сучасних роботах. Так, наприклад, у Д. Дж. Бауерсокса (Donald J. Bowersox) та Д. Дж. Клосса (David J. Closs) системи тарифікації поділяються на: ціноутворення по собівартості транспортних послуг, ціноутворення по вартості транспортних послуг (за цінністю) та комбінована стратегія ціноутворення [19, с. 329], або у В. Комарової та О. Кадурової – затратні методи ціноутворення, ринкові методи ціноутворення та економетричні методи ціноутворення [84, с. 34-38], чи у Ю. Єгорова – формування вантажних тарифів на основі собівартості, на основі взаємодії попиту та пропозиції та інші підходи [50, с. 136-148]. Власне дослідження цінової дискримінації та класифікації тарифів за різними критеріями див. рис. Б.5.1 Додатку Б.

Тепер безпосередньо розглянемо, які системи ціноутворення застосовувалися на залізничних підприємствах, що перебували на території сучасної України.

На теренах сучасної України з 36 великих залізниць Австро-угорської імперії знаходились такі залізниці: Галицька залізниця імені Карла Людвіга, Львівсько-Чернівецько-Яська залізниця, Дністрянська залізниця, Перша угорсько-галицька залізниця, залізниця Ерцгерцога Альбрехта, Буковинська локальна залізниця. Початок функціонування залізниць на території України пов'язаний з відкриттям 15 листопада 1861 р. першої ділянки від кордону до Львова на території України залізничної лінії в Галичині, що відносилася до Галицької залізниці імені Карла Людвіга.

Щодо ціноутворення на залізницях Австро-Угорщини уродженець м. Києва, відомий економіст XIX сторіччя Загорський К. Я. у своїй книзі «Огляд залізничних тарифів Франції, Німеччини, Австро-Угорщини порівняно з російськими залізницями» зазначає, що загалом тарифна система австро-угорських залізниць була дуже неоднорідною «...в основах тарифної системи та в керівних принципах самого призначення тарифних ставок» [63, с. 234]. При цьому Загорський К. Я. зазначає, що за системністю та обґрунтованістю тарифи Австро-Угорщини значно поступаються тарифним системам того часу Франції та Німеччини. При цьому Загорський К. Я. вказує, що однакова структура тарифів застосовувалася одночасно на австрійських, угорських та боснійсько-герцеговинських залізницях та складалася з наступних класів: клас I (нормальний), клас II, вагонні класи А, В та С, клас спеціальних тарифів (1 – хлібний, 2 – дерево, 3 – добрива та матеріали штучного виробництва: земля, каміння, руда та ін., 4 – громіздкі предмети) [63, с. 234-235].

Щодо виду системи тарифів, що застосовувалася на австро-угорських залізницях, то Загорський К. Я. визначає її як таку, в якій сліди натуральної системи позначилися набагато слабкіше, ніж в німецьких тарифах та загалом характеризує цю систему такою, що була побудована на принципах тарифікації за цінністю [63, с. 237]. Хоча виходячи з самої характеристики, то це скоріше змішана система тарифікації, яка мала як ознаки системи 1-го типу, так і системи 2-го типу.

Загалом Загорський К. Я. робить висновок, що всі системи тарифікації того часу (Австро-Угорщина, Франція, Німеччина, Царська Росія) ґрунтувалися на двох головних принципах: споживча цінність залізничного перевезення для зацікавленої

особи та власні витрати залізниць. При цьому особливо підкреслювалося, що абсолютним принципом права на залізницях був принцип «рівності відношення залізниць до усіх її клієнтів» [63, с. 252-254].

Традиційно початок функціонування залізниць у царській Росії пов'язують з 11 листопада (30 жовтня за старим стилем) 1837 р., коли був відкритий рух залізницею суспільного користування Санкт-Петербург – Царське Село.

Наприкінці XIX ст. залізничні товариства мали можливість самостійно встановлювати тарифи на перевезення по своїх дорогах. Спершу провізна плата включала в себе 3 складові (див. табл. 1.5).

Таблиця 1.5

Складові провізної плати на залізницях у 19 ст.

№	Складові провізної плати	Сучасні можливі аналоги складових плат
1	плата за користування рейковими шляхами та їх приналежностями	інфраструктурна складова
2	плата за користування рухомим складом, на якому відбувається перевезення (вагони) та яким забезпечується тяга (паровози)	локомотивна складова та вагонна складова
3	плата за перевезення	сучасного аналога при даному поділі складових не існує, оскільки плата за перевезення формується за рахунок інфраструктурної (локомотивної) та вагонної складової по ПКО та РО

Джерело: складено автором на підставі [251, 252, 145, 144, 146, 147, 148, 149]

Подібна структура тарифу була спричинена тим, що при будівництві перших залізниць передбачалось, що володіння рейковим шляхом не буде поєднано в одних руках з перевізною операцією. У зв'язку з аналогією рейкових шляхів з каналами та простими дорогами (для гужового транспорту), перші залізничні концесії виходили з припущення, що рейковий шлях буде доступним приватним відправникам вантажів та транспортним компаніям.

Спочатку на залізничному транспорті використовувалась «натуральна» система, що перейшла з гужового транспорту, але по мірі розвитку залізничних перевезень стався перехід переважно до «історичної» системи.

Однак систематизованої системи тарифів в той час не існувало: вони визначалися на договірній основі. Принцип, відповідно до якого в основі тарифу повинна лежати ціна вантажу, що перевозиться, (а точніше, – платоспроможність, що визначається через ціну) називається у світовій тарифній практиці «ad valorem», а тарифи, що побудовані на основі ціни (платоспроможності), – адвалорними [252].

Активно застосовувались так звані рефакційні тарифи. Вони, як правило, не публікувались та встановлювались для окремих вантажовідправників на основі договору. В договорі зазвичай зазначались умови надання тарифних пільг в обмін на пред'явлення до перевезення підвищеного у порівнянні з іншими періодами об'єму вантажів.

Система залізничних тарифів в царській Росії 1840-1880 рр. розвивалася у руслі загальносвітових тенденцій та не дуже відрізнялася від того, як розвивалися залізниці в інших розвинутих країнах того часу.

Велику роль у становленні залізничних тарифів відіграв С. Ю. Вітте, який у 1883 р. в Києві видав окрему книгу під назвою «Принципи залізничних тарифів по перевезенню вантажів». Вказана книга витримала три видання: друге у 1884 р. та третє – суттєво розширене – у 1910 р. та була високо оцінена у суспільстві на той час [252].

В діючій на той момент системі побудови тарифів основою для будови тарифу була ціна вантажу в пункті виробництва та споживання, попит на перевезення та транспортна складова в ціні вантажу. Слід також відмітити, що у 1901 та 1923 рр. за авторства К. Я. Загорського вийшла книга «Теорія залізничних тарифів», що стала однією з найважливіших робіт в області ціноутворення на залізничному транспорті. Так, в ній К. Я. Загорський зазначає: «Сутність тарифікації за цінністю полягає в тому, щоб шляхом можливого кращого пристосування тарифних ставок до платоспроможності вантажів, що перевозяться, досягти найбільшого чистого доходу. В цьому є найбільше виправдання системи тарифікації за цінністю з точки зору загальних інтересів народного господарства». Під керівництвом К. Я. Загорського була створена тарифна система 1922 р., якій була притаманна диференціація за родами вантажів та категоріями вантажовідправників [248].

В 1967 та 1974 роках в два етапи була запроваджена двоставкова система тарифів. Починаючи з цього часу тарифи почали складатись з двох складових: за початково-кінцеві операції та за рухомі операції. Перша складова відшкодовувала витрати за початково-кінцеві операції (в розрахунку на 1 т), а друга – за рухомі (в розрахунку на 1 ткм) [250].

Розробником цієї тарифної реформи стала група вчених ВНДІЗТ під керівництвом А. В. Крейніна. При двоставковій системі побудови тарифів перевезення за 1 тону вантажу може бути виражене формулою [91, с. 29]:

$$T = a + b \times L, \quad (1.1)$$

де T – тариф (перевізена плата), (крб/т);

a – ставка за початково-кінцеві операції (у розрахунку на 1 т вантажу);

b – ставка за рухомі операції (у розрахунку на 1 ткм);

L – відстань перевезення (км).

Поділивши ліву та праву частини цієї формули на відстань перевезення L , можна визначити тарифну ставку $T_{\text{ст}}$ за 1 ткм у наступному вигляді [91, с.18]:

$$T_{\text{ст}} = a/L + b. \quad (1.2)$$

Співвідношення мінімальних та максимальних тарифних ставок для встановлених в 1967 та 1974 рр. схемах було наступне: по початково-кінцевим операціям 1:27, а по рухомим операціям 1:18 [250].

Така система проіснувала до кінця 1999 року, а з 1.01.2000 р. на заміну старому Прейскуранту 10-01 «Тарифи на вантажні залізничні перевезення. Тарифне керівництво №1 Міністерства шляхів сполучення СРСР» (Прейскурант) прийшов розроблений на його основі Збірник тарифів на перевезення вантажів (Тарифне керівництво) (Наказ Міністерства транспорту України № 551 від 15.11.99). Як зазначають Яцківський Л. Ю. та Зеркалов Д. В. у «Загальному курсі транспорту» під час розробки Тарифного керівництва було використано ряд основоположних принципів Прейскуранту [268, с. 235].

Так, вказані автори відмічають, що в основі тарифної системи Збірника тарифів на перевезення вантажів 2000 р., як і раніше діючого Прейскуранта, була двоставкова тарифна модель, яка як і тарифна модель розроблена під керівництвом А. В. Крейніна включала складові за початково-кінцеві і операції руху.

Яцківський та Зеркалов вказують на те, що складовими витрат по операціях руху були витрати, які пов'язані з рухом (у тому числі з переформатуванням потягів, утриманням та ремонтом основних засобів), а складовими витрат по початково-кінцевим операціям – витрати, які пов'язані з відправкою та прибуттям вантажів (у тому числі з оформленням документів, прийомом та видачею вантажів, формуванням потягів, ремонтом та амортизацією будинків і споруд та ін.) [268, с. 235].

Під час дії Збірника тарифів 2000 р., незважаючи на жорстке державне регулювання ціноутворення на залізничні перевезення відповідно до постанови КМУ від 28.06.1997 р. № 605 «Про заходи щодо поліпшення діяльності залізниць України у 1997 р.» Міністерству транспорту за погодженням з Мінекономіки дозволялося встановлювати тарифні класи вантажів в залежності від транспортної складової в ціні продукції, затверджувати з урахуванням тарифних класів коефіцієнти до тарифів існуючого на той час прейскуранту [163]. Це дозволяло, на думку авторів «Економіки залізничного транспорту», враховувати різницю «...між ціною вантажу в пункті призначення (ціною попиту) та ціною вантажу в пункті відправлення (ціною пропозиції)» [52, с. 246]. Фактично в існуючу систему вносилися елементи, характерні для системи, яка враховує цінність вантажу (врахування вартості вантажів і частки транспортної складової вантажу).

У збірнику тарифів 2000 р. застосовувалося 27 тарифних схем та була збережена диференціація вантажів за класами вантажів, а також диференціація тарифів в залежності від відстані перевезення, виду відправки (вагонна, контейнерна, дрібна), типу вагону (універсальний, спеціалізований, цистерна та ін.), маси відправки, виду сполучення, швидкості перевезення, габаритності вантажу тощо [144]. П. 26 розділу 1 Тарифного керівництва передбачався перелік видів перевезень, робіт та послуг, які виконувалися за вільними тарифами (на підставі окремих договорів).

З 1 травня 2009 р. був введений в дію новий Збірник тарифів на перевезення вантажів залізничним транспортом України [145] (надалі – новий збірник), в який пізніше вносилися зміни та доповнення. Основою для прийняття нового збірника була необхідність адаптації вітчизняних залізничних тарифів до вимог директив ЄС у сфері залізничного транспорту з метою підвищення конкурентоспроможності залізничного транспорту на ринку вантажних перевезень, сприяння розвитку вантажоутворюючих галузей, економічного зростання в країні.

Новий збірник був розроблений Укрзалізницею за участю колективу відомих українських науковців Державного економіко-технологічного університету транспорту (Колесникової Н. М., Макаренко М. В., Мироненко В. К.), Української державної академії залізничного транспорту України (Запари В. М.) під керівництвом Чорного В. В., за наукової підтримки Сича Є. М. Як зазначено у пояснювальній записці до нового збірника за структурою, яка відповідає структурі собівартості перевезення вантажу, базовий вантажний тариф складався з двох частин: плати за початково-кінцеві операції, плати за операцію руху. Кожна з частин базового вантажного тарифу містила інфраструктурну (з урахуванням локомотивної тяги) та вагонну складові, які становили відповідно плату за експлуатацію інфраструктури (з урахуванням локомотивної тяги) та вагонів [130].

Підсумовуючи етапи еволюції ціноутворення залізничних тарифів, їх можна представити на рис. 1.4.

На сьогодні принципи, які лежать в основі побудови тарифів, викладені у Концепції структури розрахунку економічно обґрунтованих тарифів [146] та застосовані у методиці їх розрахунку [148] (для вантажних перевезень), а також Концепції структури розрахунку економічно обґрунтованих тарифів [147] та застосовані у методиці їх розрахунку [149] (для пасажирських перевезень). Вимоги до тарифів представлено у табл. 1.6.

Вказані концепції та методики розрахунку тарифів на перевезення, а також порядки регулювання вантажних та пасажирських залізничних тарифів були розроблені за участю таких відомих українських вчених, як Колесникова Н. М. та Чорний В. В. [146-148; 79, с. 163; 259, с. 136-152; 155, 156].

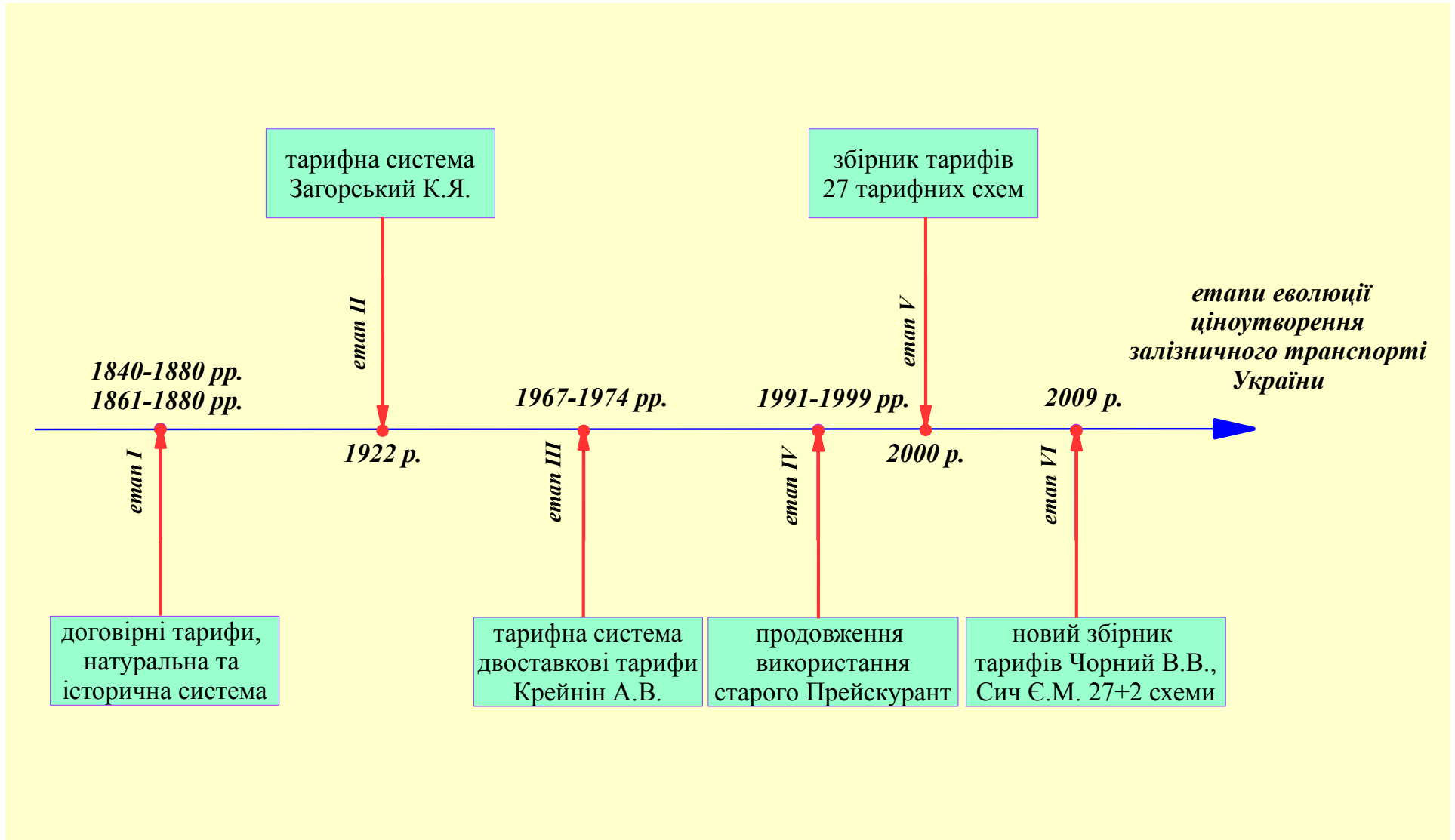


Рис. 1.4 Етапи еволюції ціноутворення на залізничному транспорті України

Джерело: складено автором

Вимоги Концепцій розрахунку тарифів на перевезення

Вимога до	Зміст вимоги
базовий рівень тарифу	основою визначення є середня собівартість перевезень вантажів та пасажирів
структура тарифу	має складатися для <i>вантажних перевезень</i> : із плат за початково-кінцеві операції та за рухому операцію (з відокремленням інфраструктурної, локомотивної та вагонної складових); для <i>пасажирських перевезень</i> : із плат за квиткову (з відокремленням інфраструктурної, локомотивної та моторвагонної складових) та плацкартну частину (з відокремленням інфраструктурної, локомотивної, моторвагонної та вагонної складових)
складові тарифу	складові тарифу мають містити дві відокремлені частини, що включають собівартість перевезення та частину прибутку (за кожною складовою та операцією перевізного процесу)

Джерело: складено автором на підставі [52, с. 250, с. 226;146, 147, 148, 149]

У концепціях вказується, що за мету їх прийняття ставилося фінансове розмежування інфраструктури й сфери експлуатації та створення у сфері експлуатації економічної основи для розвитку конкуренції [146, 147]. Крім того, тарифна побудова обумовлювалася необхідністю забезпечення недискримінаційного доступу операторів до інфраструктури та створенням основ у питанні дерегуляції плати за послуги потенційно конкурентних секторів.

Слід зазначити, що на сьогодні локомотивна тяга здійснюється виключно залізницею, як єдиним перевізником. Як окремі послуги (локомотивна тяга) не виокремлюються для входу на цей ринок нових гравців, як вже зазначалося у п. 1.2 у проекті Закону України «Про залізничний транспорт» (нова редакція) та взагалі відсутні з точки зору нормативного визначення (специфікації).

Якщо при застосуванні тарифів на перевезення (вантажів або пасажирів) рівень доходів від звичайної діяльності є недостатнім для відшкодування поточних витрат залізниць, а також не вистачає коштів на здійснення капітальних інвестицій, або змінюються умови встановлення тарифів, що не залежать від господарської діяльності залізниць, то такі підстави є достатніми для зміни тарифів згідно

відповідних порядків перегляду тарифів [155, 156]. При цьому відбувається перегляд *всього тарифу*, оскільки тариф є об'єктом регулювання.

Вказаними порядками перегляду тарифів передбачений механізм, за яким величина зміни тарифів повинна бути вищою за індекс цін виробників промислової продукції, який визначається відповідно до прогнозу макропоказників (затверджуються щорічно відповідною постановою КМУ), та не перевищувати розрахованого індексу зміни рівня тарифів (ІТ). Враховуючи, що ІТ розраховується безпосередньо залізницями, то при його визначенні можливий прояв ефекту «інформаційної асиметрії».

Виокремлення складових у тарифах з одного боку є основою для дерегулювання плати за послуги, що надаються у потенційно конкурентних секторах, а з іншого – регулювання ціноутворення суб'єктів природних монополій та суміжних ринків без дерегуляції не дозволяє змінювати ці компоненти при зміні кон'юнктури ринку, а також застосовувати, наприклад, динамічне ціноутворення [8, с. 5-14] при перевезенні пасажирів залізничним транспортом України тощо.

Отже, еволюція ціноутворення на залізничному транспорті свідчить, що система ціноутворення, яка застосовується у теперішній час, належить до «змішаного типу», оскільки тарифи будуються на принципах врахування витрат разом із застосуванням елементів, що є характерними для систем, які враховують цінність вантажу (врахування вартості вантажів і частки транспортної складової у ціні продукції, що перевозиться). Державне регулювання загалом у потенційно конкурентних секторах діяльності є перепорою для розвитку конкуренції, що в свою чергу призводить до стримування подальшого розвитку галузі в цілому.

При проведенні реформування необхідно враховувати особливості економічного середовища, в якому проводяться перетворення, підготовленість цього середовища до змін. У галузі природної монополії важливо не тільки врахування технолого-економічних особливостей, що пов'язані з виділенням природних монополій як особливих об'єктів державного регулювання та контролю з боку державних органів, а також соціальних особливостей, крім того необхідно враховувати поведінку існуючих та потенційних учасників ринку.

В зв'язку з цим потребують дослідження передумови лібералізації ціноутворення на послуги, які надаються підприємствами залізничного транспорту у потенційно конкурентних секторах.

1.4 Передумови лібералізації ціноутворення у потенційно конкурентних секторах діяльності залізничних підприємств

Для здійснення визначення передумов лібералізації ціноутворення у потенційно конкурентних секторах діяльності залізничних підприємств необхідно спочатку дослідити поняття лібералізація ціноутворення. Результати дослідження цього поняття представлено у табл. Б.3.1 п. Б.3 додатку Б. Виходячи з вищенаведеного, лібералізацію ціноутворення на продукцію підприємств залізничного транспорту слід розглядати в межах внутрішньо-економічної лібералізації (рис. 1.5).

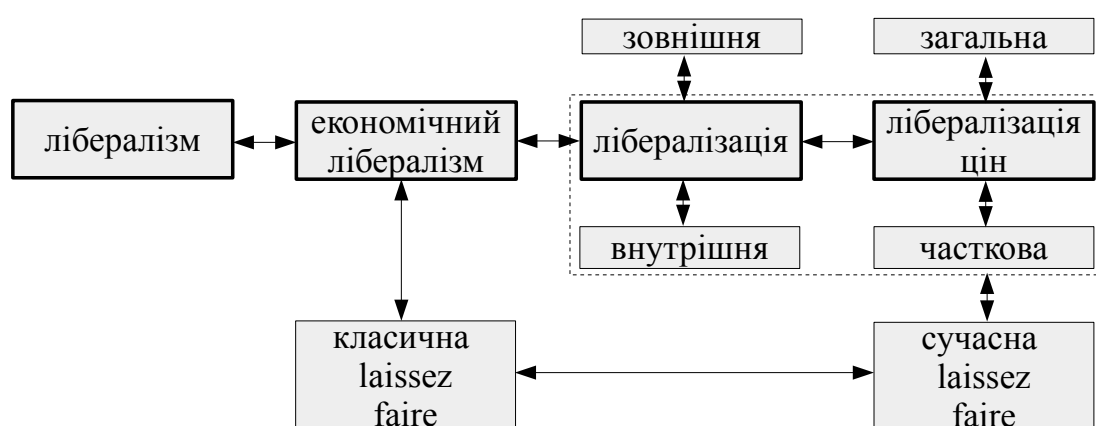


Рис. 1.5 Визначення лібералізації ціноутворення

Джерело: складено автором

За умови незастосування лібералізації держава має подвійний вплив на залізницю: з одного боку держава через інститут власності є власником підприємств залізничної галузі, з іншого – впливає на залізничну галузь через ряд інституцій шляхом регулювання.

У випадку повної лібералізації ціноутворення на продукцію підприємств залізничного транспорту держава не буде мати прямого впливу через інститут прав

власності та регулювання прямого впливу, як в природно монополярній, так і в потенційно конкурентній компоненті залізничного транспорту, а буде мати лише опосередкований вплив на залізничну галузь (рис. 1.6).

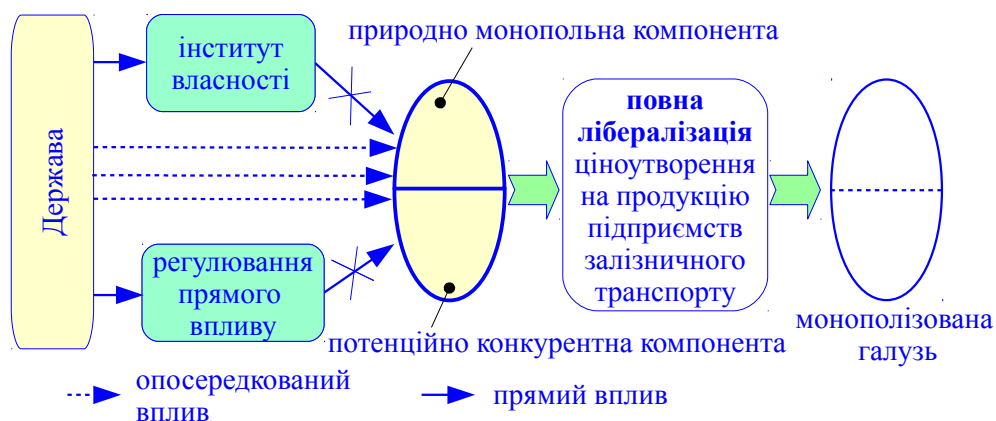


Рис. 1.6 Наслідки повної лібералізації ціноутворення на продукцію підприємств залізничного транспорту

Джерело: складено автором

Будь-якому суб'єкту не притаманні стимули для зменшення міри своєї економічної влади (монополярної влади) на тому ринку, середовищі, на якому він перебуває, адже кожен суб'єкт господарювання орієнтується на досягнення власних інтересів. При цьому кожен суб'єкт господарювання є обмежено раціональним. Концепція «обмеженої раціональності» Нобелівських лауреатів Г. Саймона (Herbert A. Simon) та Д. Канемана (Daniel Kahneman) [219], крім іншого, полягає в тому, що агентам (економічним суб'єктам) притаманне можливе нерозуміння або недооцінка виграшу та переваг від застосування конкуренції.

Наслідком лібералізації ціноутворення на продукцію підприємств залізничного транспорту у випадку повної лібералізації буде те, що галузь залишиться монополізованою без прямого впливу на неї у особі органів державної влади, оскільки для потенційно конкурентної компоненти не існуватимуть стимули для зменшення суб'єктами господарювання своєї економічної влади (рис. 1.6).

У випадку часткової лібералізації ціноутворення на продукцію підприємств залізничного транспорту буде відбуватися поступове послаблення державного регулювання ціноутворення з поступовим розширенням меж економічної свободи

щодо встановлення цін на продукцію підприємств залізничного транспорту в результаті створення для них таких умов господарювання, які стимулювали б розвиток конкуренції, в тому числі й шляхом адвокатування конкуренції (рис. 1.7).

Наслідком лібералізації ціноутворення на продукцію підприємств залізничного транспорту у випадку часткової лібералізації буде те, що галузь за рахунок прямого впливу на неї адвокатування конкуренції в особі економічних агентів буде мати стимули для зменшення своєї економічної влади та виокремлення потенційно конкурентної компоненти або створення таких умов, за яких потенційно конкурентна компонента буде змагальною відповідно до концепції змагальності Баумоля, Панзара та Віліга (рис. 1.7).

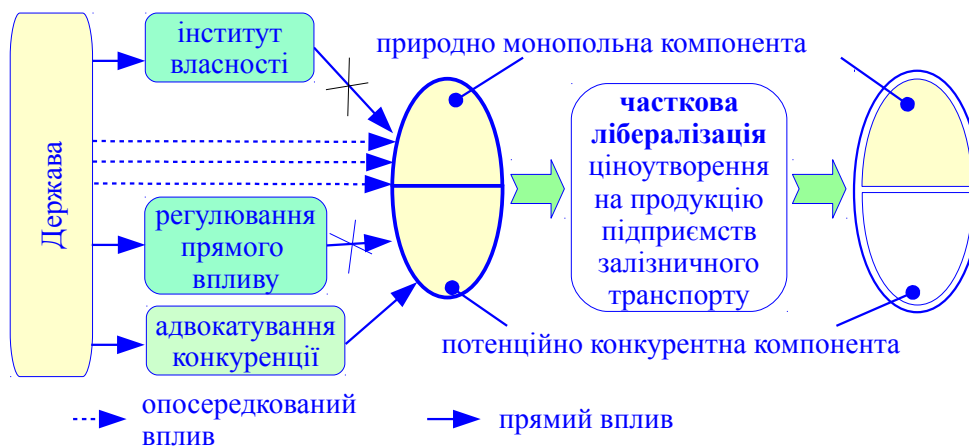


Рис. 1.7 Наслідки часткової лібералізації ціноутворення на продукцію підприємств залізничного транспорту

Джерело: складено автором

Для часткової лібералізації потрібно, щоб конкурентне середовище або конкурентні основи створювалися із застосуванням адвокатування конкуренції.

Поняття «адвокатування конкуренції» вживається як правниками, так і економістами. Дослідження та рекомендації щодо застосування адвокатування конкуренції існують у роботах як зарубіжних, так і вітчизняних вчених та фахівців: Дж. Кларка (John Clark) [286], Р. А. Бонера (Roger Alan Boner) [298], С. Авдашевої та А. Шаститко [4], Г. Лозової та В. Клименко [96], О. Бакалінської [16], С. Валітова [31], Г. Филюк [241, 244] тощо [76, 83, 97, 269, 274, 303, 307]. Згрупуємо підходи до розуміння адвокатування конкуренції у Б.4 додатку Б.

На сьогодні в законодавстві серед завдань Антимонопольного комітету України не зазначено такого напрямку діяльності, як адвокатування конкуренції.

Зважаючи на викладене, під адвокатуванням конкуренції у сфері діяльності підприємств залізничного транспорту будемо розуміти діяльність суб'єктів конкурентної політики, яка пов'язана зі зміцненням конкурентного середовища або створенням конкурентних основ такого середовища в разі його відсутності в потенційно конкурентних секторах шляхом використання механізмів, які не відносяться до системи примусу щодо дотримання встановлених правил та орієнтовані головним чином на обізнаність щодо переваг конкуренції, в тому числі і за рахунок впливу на інші державні органи.

У звіті Міжнародної конкурентної мережі зазначено, що транспортний сектор, який включає залізниці, за оцінкою конкурентних відомств таких країн як Бразилія, Індія, Мексика, Польща, Перу, Румунія, Росія, Іспанія, Великобританія, США – це область, в якій зусилля з адвокатування конкуренції є найбільш необхідними [329, р. 35].

Таким чином, під лібералізацією ціноутворення в потенційно конкурентних секторах діяльності підприємств залізничного транспорту будемо розуміти поступове послаблення державного регулювання ціноутворення з поступовим розширенням меж економічної свободи щодо встановлення цін на продукцію підприємств залізничного транспорту, яка створюється у потенційно конкурентних секторах, в результаті створення для них таких умов господарювання, які стимулювали б розвиток конкуренції, в тому числі й шляхом її адвокатування.

В залежності від стану економіки в країнах світу історично одним ідеям приходять на зміну інші ідеї, які зможуть своєчасно реагувати на виклики у цих економіках. Традиційно – це боротьба між «провалами ринку» та «провалами держави», або боротьба поглядів економічного лібералізму та поглядів дирижизму (від фр. *dirigisme* диригування, скеровування) та протекціонізму.

Сучасний етап лібералізму почався в 80-х роках 20 ст., з якими пов'язують реагування на так звану проблему «провалу держави». Це етап відродження неокласичних поглядів та занепад течії «кейнсіанства». Питання «провалів держави»

розглядаються в межах теорії суспільного вибору, фундамент якої був закладений в дослідженнях лауреата Нобелівської премії з економіки 1986 року Джеймса М. Б'юкенена (James McGill Buchanan Jr.) та одним з засновників нової політичної економії Гордоном Таллоком (Gordon Tullock) у монографії «Розрахунок згоди. Логічні засади конституційної демократії» [30].

Під «провалами держави» розуміють «...випадки, коли держава не в змозі забезпечити ефективний розподіл та використання суспільних ресурсів» [30, с. 475]. Тобто зазначається про неефективність держави, як управляючого у порівнянні з приватним власником. Схожі ідеї про зменшення ролі держави висловлює також лауреат Нобелівської премії з економіки 1982 року Джордж Стіглер (George Joseph Stigler) у своїй книзі «Економіка державного сектору». Так Д. Стіглер зазначає: «...лауреати Нобелівської премії Мілтон Фрідман... та Джордж Стіглер..., вважають, що роль держави повинна бути менш активною» [226, с. 14]. Також про характеристику ефективності держави при управлінні державною власністю говорить представник австрійської економічної школи Мюррей Ротбард (Murray Rothbard) у своїй книзі «Влада та ринок: Держава та економіка»: «Ефективність є неодмінною характеристикою всіх державних підприємств...» [193, с. 264].

Поєднання економічних, ідеологічних та інтелектуальних факторів стало причиною того, що починаючи з 80-х років 20 ст. у світі почали відбуватися процеси масової приватизації, які у 90-х роках 20 ст. також почалися на залізничному транспорті. В тих країнах, де не змінювалися форми власності на залізничному транспорті відбувалися процеси лібералізації та зменшення ролі державного регулювання у залізничній галузі [253]. Ці зміни торкнулися багатьох країн світу: Аргентини, Алжиру, Бразилії, Болівії, Угорщини, Великобританії, Італії, Канади, Мексики, Нідерландів, Нової Зеландії, Чехії, Чилі, Естонії, Румунії, Японії, США та ін.

Особливо зміни торкнулися інфраструктурних галузей. Традиційна модель державної власності та державного управління створила умови для приватизації, традиційна модель забезпечення монопольних послуг створила умови для конкурентної реструктуризації на деяких ринках, традиційна модель вертикальної

інтеграції створила умови для вертикального розмежування господарської звітності, функціонального розділення або навіть повного вертикального розділення власності [118].

В Україні передумовами реформування інфраструктурних галузей був перехід від командно-адміністративної системи до ринкової економіки. Процес переходу включає лібералізацію економіки країни в цілому, глибокі інституційні зміни (перш за все у відносинах власності), структурні перетворення економіки.

Невід'ємними від цих процесів підставами для реформування залізничної галузі у Державній програмі реформування залізничної галузі на 2010-2019 рр. називаються: існуюча структура управління залізничним транспортом (поєднання функцій регулювання та управління у межах одного суб'єкта), стан виробничо-технічної бази (фізичний знос рухомого складу та ін.) і технологічний рівень організації перевезень за багатьма параметрами, що не відповідає зростаючим потребам суспільства та європейським стандартам якості надання транспортних послуг [143].

Виходячи із Транспортної стратегії [173] та Стратегії розвитку [180] можна виділити наступні передумови для реформування залізниці, а саме слід вказати про недостатній рівень безпеки, також недостатні показники якості та ефективності перевезень при перевезеннях пасажирів та вантажів, незадовільний рівень впливу, що здійснюється внаслідок діяльності на навколишнє природне середовище, крім того, існує значний знос основних засобів підприємств залізничного транспорту, обмеженість фінансування як з боку державного бюджету (покриття соціального сегменту перевезень), так і недостатній рівень коштів на амортизаційні відрахування, незадовільний стан об'єктів інфраструктури залізниці, мізерний обсяг інвестицій, що спрямовуються на оновлення, існуюче перехресне субсидування пасажирських перевезень (збитковий сегмент перевезень на залізниці відповідно до п. 1.1, 1.2), що здійснюється за рахунок вантажних перевезень, на сам кінець, недосконалість структури та системи управління підприємствами залізничного транспорту.

Тобто можна виділити такі ключові проблеми залізничної галузі: низька якість послуг залізничного транспорту, залізничний транспорт виконує не лише перевезення, але й вирішує соціальні задачі, що є неефективним з економічної точки

зору, значний знос основних виробничих засобів та об'єктів інфраструктури, низький рівень ефективності, регулювання та господарська діяльність здійснюється у межах одного відомства. Зазначені проблеми в більшості повністю є співставними з проблемами, які виникали при реформуванні залізниць в багатьох країнах світу [46, с. 6].

Передумовою реформування залізничної галузі також є інтеграція України зокрема в економічні структури Європейського Союзу, що визначено пріоритетним напрямком зовнішньої та внутрішньої політики відповідно до Стратегії національної безпеки України [172]. Там же зазначено, що досягнення Україною економічної безпеки повинно відбуватися шляхом деолігархізації, демонополізації та дерегуляції економіки, захисту економічної конкуренції тощо.

Важливою передумовою реформування є підписання 27.06.2014 р. в Брюсселі Угоди про Асоціацію між Україною та Європейським Союзом, тому раціональним буде врахування європейського досвіду у питанні перетворень на залізниці. Загалом цілі політики Європейського співтовариства відносно залізничних підприємств визначені у Білій книзі Європейської комісії про транспорт [24]. У ній цілі мають вектор спрямування щодо посилення позицій залізничних підприємств у питанні конкуренції з іншими видами транспорту, підвищення ефективності залізниць, а також заснування Трансєвропейської залізничної мережі та, крім цього, спрямовані на переорієнтацію пасажирських та вантажних потоків з автомобільного на інші види транспорту. Як зазначається у аналітичній доповіді Національного інституту стратегічних досліджень базовими факторами розвитку залізничного транспорту Європейський Союз вважає такі фактори як управління інфраструктурою, лібералізація вантажних перевезень, активне залучення до фінансування розвитку інфраструктури коштів приватних перевізників, недискримінаційні умови щодо доступу до залізничних мереж тощо [224, с. 16].

Прагнення України щодо інтеграції в економічні структури Європейського Союзу в свою чергу вимагає проводити реформування залізничного транспорту відповідно до вимог європейського законодавства. В цьому контексті слід відзначити, що реформування залізниць повинно відбуватись за вимогами директив ЄС 2001/12,

2001/13 і 2001/14, за якими ключовим є відокремлення двох секторів у структурі управління: управління інфраструктурою та управління перевізним процесом, яке в свою чергу вимагає запровадження не тільки організаційних механізмів, а і механізмів фінансових [232, с. 40].

В багатьох країнах світу залізнична галузь зіштовхнулася з трьома ключовими проблемами: якість послуг залізничного транспорту залишалася порівняно низькою, регулювання та господарська діяльність здійснювалися у межах одного відомства, залізничний транспорт не тільки виконував перевезення, але й вирішував соціальні задачі, що було неефективним з економічної точки зору [46, с. 6].

Реформування залізничної галузі, виходячи з досвіду реформування в багатьох країнах світу, як зазначає відомий фахівець Міністерства юстиції США Р. Піттмен (Russell Pittman) може відбуватися у межах трьох моделей: моделі реформування «британського» типу, моделі реформування за принципом «доступу третьої сторони», моделі «латиноамериканського» типу [323] (див. Б.6 додатку Б). Зміст моделей реформування представлено у табл. Б.6.1 додатку Б.

Виходячи з норм Закону України «Про особливості утворення публічного акціонерного товариства залізничного транспорту загального користування» зараз в Україні реформування залізничного транспорту відбувається відповідно до моделі реформування за принципом доступу «третьої» сторони, хоча і існували пропозиції щодо реформування залізничного транспорту за моделлю «латиноамериканського» типу [10].

При реформуванні залізничної галузі змінюється система ціноутворення. Зміна системи ціноутворення також можлива по двох сценаріях: «м'якому» та «шоковому», які полягають у покроковому та різкому переході від однієї системи до іншої відповідно.

На сьогодні відповідно до Закону України «Про природні монополії» та факту наявності в Зведеному переліку суб'єктів природних монополій діяльність залізниць підпадає під державне регулювання, як діяльність суб'єктів природних монополій і діяльність суб'єктів на суміжних ринках. Оскільки інфраструктура залізничного транспорту України не відокремлена від експлуатаційної діяльності, а ринки

вантажних залізничних перевезень визнані суміжними, то державне регулювання ціноутворення на залізничні перевезення як в частині послуг залізничної інфраструктури, так і в частині послуг сфери експлуатації здійснюється на принципах регулювання суб'єктів природних монополій.

У роботі Лагутіна В. Д. «Антимонopolна діяльність» головною метою державного регулювання діяльності суб'єктів природних монополій визначено мінімізацію витрат на виробництво послуг, які надають суб'єкти природних монополій, та уникнення суспільних втрат від монополістичної поведінки виробника [11, с. 412]. При цьому необхідно забезпечувати: чистий вигравш від регулювання, унеможливлення спотворення цін при одночасному забезпеченні ефективного витрачання ресурсів, розробку таких схем тарифів, за яких буде досягатися оптимальний рівень витрат, гарантію щодо якості послуг, створення стимулів для інновацій у діяльності [11, с. 412].

Але при існуючому підході державне регулювання ціноутворення у сфері експлуатації залізничного транспорту (перевезення, ремонт рухомого складу, надання додаткових послуг та ін.) призводить до того, що на продукцію цих секторів встановлюються монополією високі ціни на основі витрат, які є неефективними за умовами виробництва. На противагу зазначеному, дерегуляція та лібералізація ціноутворення в потенційно конкурентних секторах діяльності приведе до створення конкурентного середовища, що буде на користь усім учасникам ринку.

При діючій системі регулювання виникає протиріччя, яке полягає у такому. Як зазначалося у пункті 1.2 дисертаційної роботи, залізнична галузь складається з монополією та потенційно конкурентної компонент, де результати діяльності – це послуги монополією та конкурентного ринків, ціноутворення для монополією сектору діяльності має базуватися на принципах ціноутворення для монополії, а для потенційно конкурентного сектору діяльності – на принципах ціноутворення для конкурентного ринку (яке повинно наближатися до ціноутворення на підставі маржинальних витрат), але сектори не відокремлені, ціноутворення загалом здійснюються на принципах ціноутворення для монополії, тобто застосовуються однакові методи державного регулювання для цих двох секторів діяльності.

Слід також зазначити, що в той час, як тарифи на залізничну продукцію регулюються державою, ціни на продукцію, що використовується залізничним транспортом для забезпечення перевізного процесу, залишаються вільними і формуються в ринкових умовах. Тому, наприклад, при різкій зміні кон'юнктури ринку підприємства залізничного транспорту не зможуть швидко реагувати на ці зміни, так само як і компанія, яка залежить від продукції монополіста не зможе ефективно змінювати ціну на свою продукцію в частині, залежній від цін монополіста тощо.

У найближчому майбутньому за будь-якої структури управління залізничною галуззю при будь-якій моделі її реформування ціноутворення на послуги інфраструктури буде залишатися предметом державного регулювання, але при цьому важливо, щоб державне регулювання призводило до ефективності при наданні послуг суб'єктом господарювання, який буде володіти інфраструктурою. Питання ефективності для підприємств залізничного транспорту прямо пов'язане з питанням конкурентоспроможності, як зазначає український вчений В. В. Чорний [258].

Якщо рівень тарифів на послуги залізничної інфраструктури не забезпечить отримання доходів, достатніх для її нормального відтворення, то нормальне функціонування та розвиток залізничної інфраструктури можливий лише за умови надання власнику інфраструктури державної фінансової підтримки на утримання та розвиток інфраструктури. За інших умов відбувається руйнування залізничної інфраструктури, наслідком чого стане зменшення обсягів надаваних послуг, підвищення собівартості та погіршення якості цих послуг і т. ін. При цьому за умови недофінансування залізничної інфраструктури створюється монопольна ринкова вартість на її послуги, яка сприяє інфляційним процесам в економіці. До того ж в нашій країні залізнична інфраструктура являє собою основу транспортної інфраструктури, тому її руйнування призведе до неповного та неякісного забезпечення транспортно-економічних зв'язків у державі, що сприяє порушенню міжгалузевих пропорцій в економіці.

Суспільству вигідно, щоб в потенційно конкурентних секторах діяльності при виробництві товарів та наданні послуг компанії вживали заходи, які будуть

спрямовані на зниження ціни при одночасному підвищенні якості товарів та послуг. Цьому сприятимуть всі ті позитивні функції, які притаманні конкуренції: підвищення ефективності у діяльності компанії, зниження ціни на товари та послуги, підвищення якості товарів та послуг, зниження витрат при виробництві, удосконалення організаційно-економічних відносин тощо.

Для реалізації основних цілей регулювання на державні органи у сфері цінового регулювання покладаються функції представлені у табл. 1.7.

Таблиця 1.7

Функції, які покладаються на державні органи в сфері цінового регулювання

№	Функції
1	досягнення взаємоузгодженості інтересів споживачів, які зацікавлені в отриманні якісних товарів та послуг за доступними цінами, і суб'єктів природної монополії, які зацікавлені в досягненні таких високих фінансових результатів економічної діяльності;
2	досягнення взаємоузгодженості інтересів суб'єктів природної монополії щодо створення сприятливого режиму їх функціонування та розвитку та загальносуспільних інтересів, спрямованих на забезпечення максимального економічного ефекту від діяльності природної монополії та економічної безпеки держави в інтересах суспільства;
3	визначення економічно обґрунтованої структури тарифів на основі принципу ефективного та справедливого віднесення затрат на собівартість послуг для різних типів споживачів;
4	стимулювання суб'єктів природної монополії до скорочення витрат і надлишкової зайнятості, поліпшення якості та надійності обслуговування споживачів, підвищення ефективності інвестицій тощо;
5	створення умов для розвитку конкуренції у тих межах, в яких вона можлива в існуючих економічних умовах. У практичному плані метою розробки підходів до регулювання цін має стати досягнення вищезазначених цілей та виконання завдань, які стоять перед регуляторними органами, найбільш ефективним шляхом та при мінімальних витратах

Джерело: складено автором на підставі [112, с. 37]

Цінове регулювання покликане створити ефективну основу для нормального функціонування та розширеного відтворення цих галузей шляхом створення прийнятних умов для повного покриття економічно виправданих витрат підприємств і адекватного інвестування у розвиток виробництва [270, с. 21-76].

Саме для реалізації зазначених функцій необхідно застосовувати механізм ціноутворення на залізничні перевезення, який би забезпечував тарифні умови, що

сприяють відокремленню природно монопольного та потенційно конкурентного сектора залізничного транспорту, створенню конкурентного середовища та протидії монополістичним тенденціям в потенційно конкурентних секторах діяльності залізничного транспорту.

Важливим моментом є необхідність забезпечення цілого ряду соціальних зобов'язань держави перед населенням в умовах загального зниження рівня життя та добробуту, при діючому рівні тарифів на пасажирські перевезення вони залишаються збитковими. Слід зазначити, що перевезення пільгових категорій громадян, так звані соціальні перевезення, є збитковими і у більшості країн-членів ЄС. В деяких країнах цей вид перевезень виконують державні компанії-перевізники, в інших ці послуги надаються приватними операторами, але в будь-якому разі в цьому випадку компаніям повністю компенсуються витрати, пов'язані з цим видом діяльності, та в деяких випадках застосовується ряд законодавчо затверджених податкових пільг [232, с. 25]. На сьогодні, навіть у проекті Закону України «Про залізничний транспорт» (нова редакція) досить нечітко та дискусійно визначений механізм надання послуг в «соціальному сегменті перевезень» [141].

Отже, підсумовуючи все викладене, можна виділити такі передумови лібералізації ціноутворення у потенційно конкурентних секторах діяльності залізничних підприємств, як загальнонаукові, інституційні, політичні, правові, економічні, соціальні (рис. 1.8). Загальнонаукові передумови лібералізації полягають у набранні популярності у світовій науковій думці течії «провали держави» та у розвитку сучасного етапу лібералізму. Інституційні передумови лібералізації полягають у масовій приватизації державних підприємств та початком цих процесів у залізничних галузях в світі. Зміна зовнішнього середовища вимагає відповідних змін і у внутрішньому середовищі підприємств залізничного транспорту, зміна командно-адміністративної системи країни на систему ринкової економіки. Політичні передумови пов'язані з прагненням України до інтеграції у економічні структури та загалом у Європейський союз, підписанням угоди про асоціацію з Європейським союзом, необхідністю відповідати нормам директив ЄС та іншим нормативно-правовим актам ЄС у сфері залізничного транспорту.

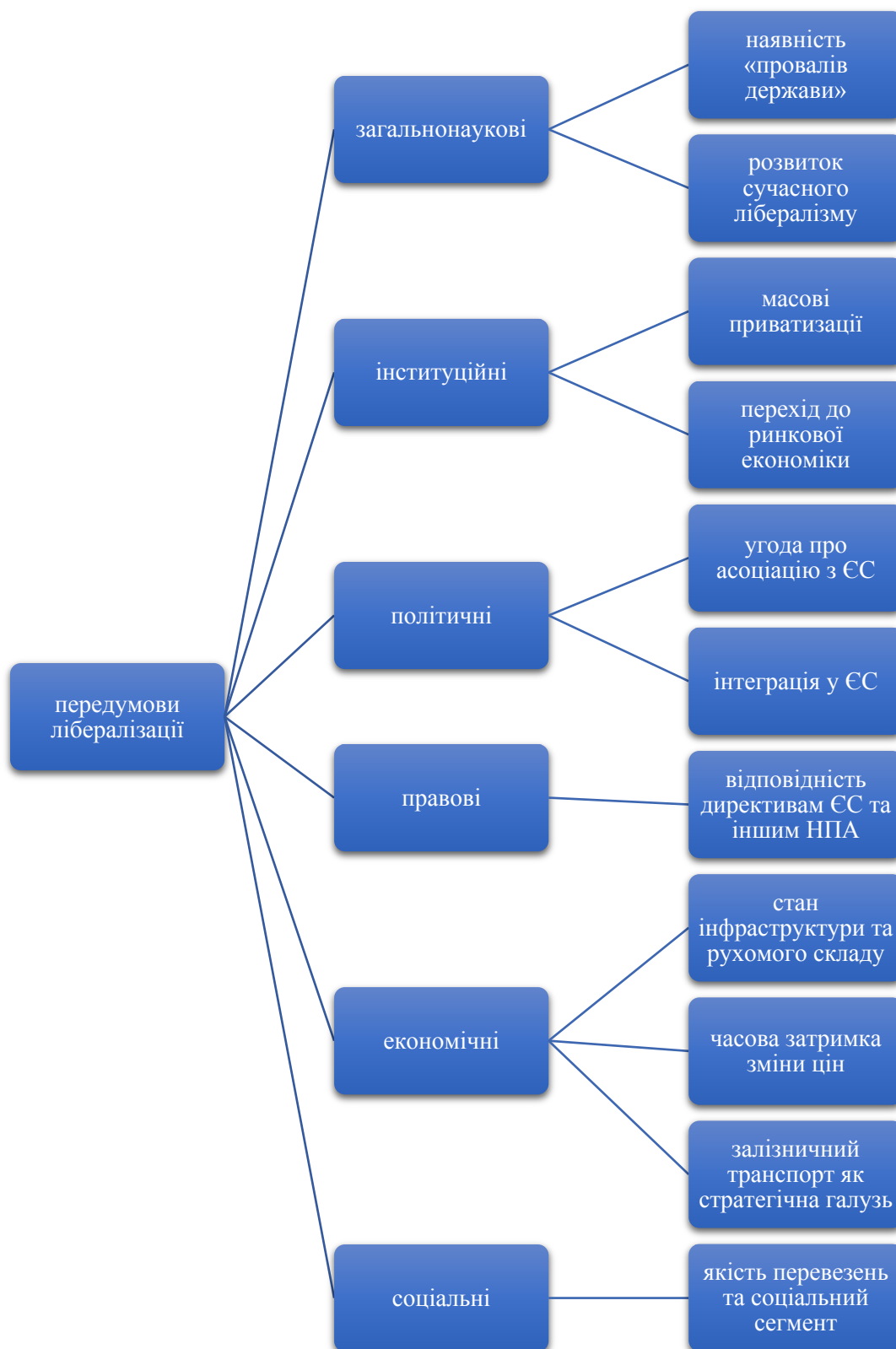


Рис. 1.8 Передумови лібералізації ціноутворення в потенційно конкурентних секторах діяльності залізничних підприємств

Джерело: складено автором

Економічними передумовами являється за останні роки недофінансування підприємств залізничного транспорту і критичний рівень зносу інфраструктури та рухомого складу цих підприємств.

Також економічними передумовами є двосторонній ефект, при якому продукція для потреб залізничних підприємств закуповується за вільними цінами, при зміні цін на яку, внаслідок зміни кон'юнктури ринку, залізничні підприємства не в змозі оперативно відреагувати на такі зміни, а одночасно з цим підприємства, що споживають послуги залізничного транспорту, не отримують сигнали для зміни цін на свої послуги за рахунок транспортної складової, оскільки вона змінюється з деякою часовою затримкою.

Поряд з цим, залізнична галузь є ключовою та стратегічною ланкою транспорту України, тому незадовільний стан залізничних підприємств може призвести до підриву національної обороноздатності країни в цілому.

Правові передумови пов'язані з необхідністю відповідати нормам директив ЄС та іншим нормативно-правовим актам ЄС у сфері залізничного транспорту та впровадженням в національне законодавство основних положень директив Європейського Союзу у сфері залізничного транспорту, передбачених Угодою про асоціацію між Україною та ЄС.

Зокрема, необхідно забезпечити впровадження таких положень директив, які представлено у табл. 1.8.

Соціальною передумовою лібералізації є необхідність задоволення потреб населення не лише за кількісно-якісними характеристиками перевезень, а також з врахуванням «соціального сегменту» перевезень тощо.

Зважаючи на викладене, потребують досліджень чинники лібералізації ціноутворення у потенційно конкурентних секторах діяльності залізничних підприємств.

Таблиця 1.8

Впровадження змін у відповідності до директив ЄС у сфері залізничного транспорту

Ідентифікатор директиви	Зміст змін для впровадження
2001/14/ЄС	передбачено державний контроль за рівноправним доступом до інфраструктури залізничного транспорту
91/440/ЄС	передбачено забезпечити незалежний статус залізничних підприємств у сфері управління, адміністрування і внутрішнього контролю адміністративних, економічних і фінансових питань
91/440/ЄС	розмежування державних і господарських функцій
2004/49/ЄС	передбачено забезпечити державний контроль за сферою безпеки перевезень
2004/49/ЄС	запровадження оцінку ризиків
2008/57/ЄС	про технічні стандарти інтероперабельності та системи оцінки відповідності
2008/57/ЄС	приведення системи стандартизації у сфері залізничного транспорту у відповідність
95/18/ЄС	ліцензування залізничних підприємств у проекті Закону України «Про залізничний транспорт» щодо доброї репутації, фінансової спроможності, професійної компетентності персоналу, наявності тягового рухомого складу
2007/59/ЄС	імплементация норм Директиви 2007/59/ЄС щодо сертифікації локомотивів та поїздів на залізничній мережі
2007/59/ЄС	супровід НПА з метою впровадження вимог Директиви 2007/59/ЄС (про сертифікацію локомотивів та поїздів на залізничній мережі)
регламент ЄС № 1371/2007 від 23 жовтня 2007 р.	щодо імплементации норм про права та обов'язки пасажирів залізничного транспорту
2008/57/ЄС	щодо імплементации норм, які регулюють операційну сумісність/ інтероперабельність залізничних систем

Джерело: складено автором на підставі [227, 177, 178, 179]

Висновки до розділу 1

1. Ціноутворення виступає одним із найважливіших елементів ринкової економіки та взаємопов'язане з іншими ринковими механізмами, реагуючи на їх дію.

Від процесу ціноутворення та рівня цін (тарифів) залізничних підприємств залежить їх фінансовий стан. Дослідження фінансово-економічного стану природного монополіста на залізничному транспорті засвідчило ряд проблем: існування тягара у вигляді субсидування пасажирських перевезень, недостатність доходів для простого відтворення, щорічне збільшення зношеності основних засобів при падінні вантажообігу. Причиною такої ситуації стала наявність недоліків та проблем регулювання ціноутворення природного монополіста.

2. Виявлені недоліки та проблеми регулювання ціноутворення змусили звернутися до дослідження сутності та змісту понятійно-категорійного апарату природної монополії. Трансформація цього розуміння дозволила обґрунтувати потенційно конкурентні сектори в галузі природної монополії шляхом віднесення до них тих секторів, в яких результатами видів діяльності є ринкові товари, як підґрунтя для проведення в означених секторах лібералізації ціноутворення та підвищення ефективності залізничних підприємств.

3. Для здійснення лібералізації ціноутворення в потенційно конкурентних секторах досліджено системи ціноутворення шляхом дослідження їх еволюції від початку функціонування залізниць на території України до сьогодення. В результаті отримано розуміння того, як зароджувалися та формувалися системи ціноутворення на залізничному транспорті, які особливості та зв'язки їм притаманні. Для поточної системи ціноутворення на залізничному транспорті виявлено ряд основних характеристик та базових недоліків: система «змішаного» типу на основі середньосітрової собівартості перевезень, однаковість регулювання природно монопольних та потенційно конкурентних секторів діяльності залізничних підприємств, здійснення одночасного перегляду всіх тарифів без виділення окремих секторів (сфер) та ін.

4. Для лібералізації ціноутворення у досліджуваних секторах встановлені передумови лібералізації ціноутворення (інституційні, економічні, соціальні, правові, політичні та загальнонаукові). Ці передумови обумовлюють здійснення лібералізації ціноутворення як процесу змін на даному етапі розвитку економіки, оскільки будь-які зміни мають здійснюватися із врахуванням встановлених передумов. Дослідження

варіантів наслідків лібералізації ціноутворення на продукцію підприємств залізничного транспорту дозволило сформулювати поняття лібералізації ціноутворення в досліджуваних секторах. Дослідження наслідків часткової лібералізації ціноутворення та рекомендації щодо застосування адвокатування конкуренції, що існують в роботах зарубіжних та вітчизняних вчених та фахівців, дозволило розвинути поняття адвокатування конкуренції у сфері діяльності залізничних підприємств.

5. Проведений аналіз теорії і практики ціноутворення разом з його регулюванням на залізничному транспорті України дозволив виділити методологічні та методичні проблеми його реалізації, необхідність вирішення яких зумовило дане дисертаційне дослідження.

Основні результати першого розділу опубліковані в роботах: [80, 81, 82, 199, 205].

РОЗДІЛ 2

ЧИННИКИ ЛІБЕРАЛІЗАЦІЇ ЦІНОУТВОРЕННЯ У ПОТЕНЦІЙНО КОНКУРЕНТНИХ СЕКТОРАХ ДІЯЛЬНОСТІ ЗАЛІЗНИЧНИХ ПІДПРИЄМСТВ

2.1 Фактори впливу на лібералізацію ціноутворення на послуги залізничних підприємств

В п. 1.4 дисертаційного дослідження обґрунтовано поняття «лібералізація ціноутворення в потенційно конкурентних секторах діяльності залізничних підприємств», як поступове послаблення державного регулювання ціноутворення з поступовим розширенням меж економічної свободи щодо встановлення цін на продукцію підприємств залізничного транспорту в результаті створення для них таких умов господарювання, які стимулювали б розвиток конкуренції, в тому числі й шляхом її адвокатування.

Поняття «фактор» (від лат. *«facere»* – робити) має багато значень та знайшов своє застосування у багатьох галузях, але у значенні рушійної сили, причини, елемента застосовується, починаючи з другої половини ХХ ст. З цього періоду «фактор» починає застосовуватися як базове економічне поняття [58].

Дослідивши зміст трьох понять: внутрішнє середовище, мікросередовища та макросередовища підприємства, виходячи із роботи М. Г. Саєнко у «Стратегії підприємства» та зіставивши їх із визначенням лібералізації ціноутворення у досліджуваних секторах, можна визначити, що дослідження середовища підприємства доцільне для визначення факторів впливу на лібералізацію ціноутворення, оскільки макросередовище створює (або не створює) такі умови господарської діяльності, які б стимулювали розвиток конкуренції, мікросередовище важливе тому, що безпосередньо впливає на підприємство, а внутрішнє середовище – тому, що визначає внутрішній стан підприємства, а отже й мотивацію для зміни та розширення межі економічної свободи. Для кращого розуміння вказаних процесів зобразимо графічно різні типи середовищ для компанії при умові, що компанія

перебуває у процесі змін, при цьому сама компанія перебуває у складній сукупності зв'язків, як у внутрішній так і у зовнішній структурі (рис. 2.1).

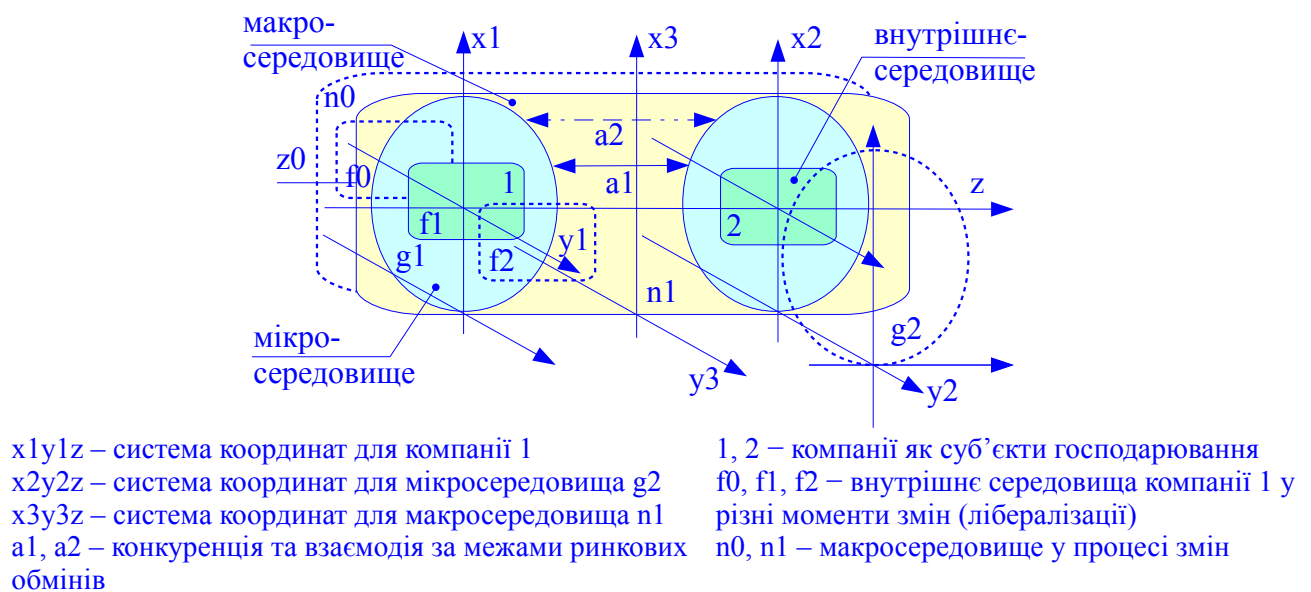


Рис. 2.1 Внутрішнє середовище, мікросередовище, макросередовище компанії у процесі змін та конкуренції, а також взаємодії за межами ринкових обмінів

Джерело: складено автором

Представляє інтерес розгляд факторів, які впливають на лібералізацію у сферах природних монополій для вивчення та подальшого застосування у сфері транспорту. Проаналізуємо фактори, які зазначаються у робочому документі 38-ї сесії економічної комісії Міжнародної організації цивільної авіації «Наслідки процесу лібералізації повітряного транспорту» [129], фактори, які виділяють для лібералізації ринків електроенергії у роботі Міжнародного енергетичного агентства (МЕА)/Організації економічного співробітництва та розвитку (ОЕСР) «Уроки, які винесені з лібералізації ринків електроенергії» [237, с. 8, 49, 66, 182] та фактори, як причини низького рівня конкуренції на ринках, які визначені Г. Лозовою та В. Клименко у роботі [97]. Крім того, потрібно враховувати фактори макросередовища будь-якого підприємства, як зазначають автори «Економічної діагностики», що згруповані за напрямками [128, с. 28]. В результаті маємо цілий перелік факторів, які впливають на різні структури, що пов'язані з підприємством, ринком, конкуренцією тощо (див. табл. В.1 додатку В). При цьому поки що недостатньо інформації, які фактори будуть

впливати на лібералізацію ціноутворення у досліджуваних секторах на залізничному транспорті.

Очевидно, що якщо різні фактори впливають на різні структури, що пов'язані із компанією, яка перебуває у процесі змін, то потрібно більш детально дослідити зміни, які відбуваються у структурах, що пов'язані безпосередньо з цими змінами. В нашому випадку процесом змін є процес лібералізації ціноутворення в досліджуваних секторах.

Проаналізувавши визначення лібералізації ціноутворення, можна зробити висновок, що фактично воно складається з трьох взаємопов'язаних компонент: рівень регулювання ціноутворення, розширення меж економічної свободи щодо цін, створення умов для конкуренції. В той же час, поняття «лібералізація», як і «ціноутворення» за своїм функціональним змістом є процесом, тому фактори впливу на лібералізацію ціноутворення (за функціональним змістом як вплив на процес процесу) будуть утворювати зв'язки, які матимуть складнішу будову за лінійний та простий функціональний характер. Зв'язкам між частинами (компонентами), як складових цілого (об'єкту дослідження) буде притаманна особливість, якій відповідатиме складна сукупність зв'язків (рис. 2.2). Особливість зв'язків буде така, що причина, яка обумовлює їх виникнення буде одночасно і наслідком, що тепер виступатиме як передумова. Одночасно, якщо на об'єкт (як ціле) діють фактори впливу, тоді та ж сама дія буде зберігатися і на компоненти об'єкту дослідження даного пункту роботи, як на складові, що утворюють цей об'єкт. Власне логіка такого підходу відповідає системному підходу, що був запропонований І. В. Блаубергом та Е.Г. Юдіним [25, с. 125].

Керуючись вищенаведеним, можна сформулювати визначення факторів впливу на компоненти лібералізації ціноутворення в потенційно конкурентних секторах діяльності підприємств залізничного транспорту.

Отже, факторами впливу (розкриваємо компоненти) на регулювання ціноутворення будуть такі рушійні сили, істотні обставини, основні причини, що справляють визначальний вплив на зменшення регулювання ціноутворення як

частина від загального та впливають на лібералізацію ціноутворення як на загальне в цілому.

При визначенні факторів впливу на першу компоненту здійснюється процедура агрегації факторів.

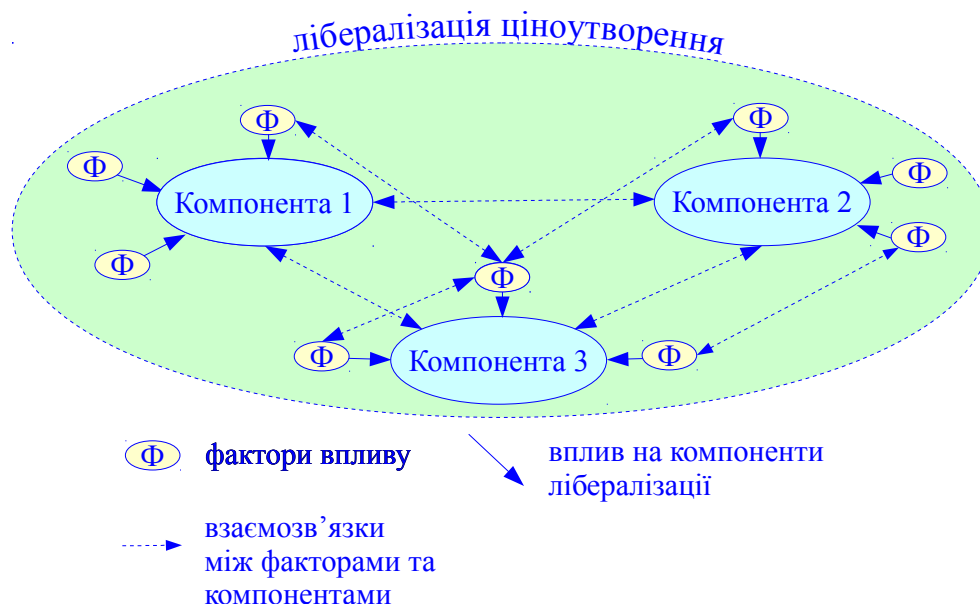


Рис. 2.2 Зміст лібералізації ціноутворення в потенційно конкурентних секторах діяльності підприємств залізничного транспорту через складові компоненти

Джерело: складено автором

Після агрегації до факторів впливу на першу компоненту лібералізації відносимо: фінансовий стан підприємств залізничного транспорту (далі на рис. 2.3 фактори регулювання позначаються «ФРН_№», «ФМН_№», «ФСН_№», де № відповідний номер фактору {1, 2, 3, 4, 5}); критичний рівень залізничної інфраструктури та недостатнє фінансування залізничної галузі; державне регулювання в сфері залізничного транспорту; конкурентна, податкова, інвестиційна та інші політики в частині впливу на залізничну галузь.

Визначені фактори обґрунтовуються наступним. Фінансовий стан підприємств залізничної галузі характеризується рівнем доходів та прибутків, які залежать від обсягів вантажних та пасажирських перевезень. Фінансовий стан, крім того, залежить від регулювання ціноутворення, оскільки є маркером визначення ефективної діяльності підприємств залізничного транспорту, маркером результатів управління та всіх його складових, а також результатом надання послуг, напряму пов'язаного із

використання у діяльності енергоефективних та екологічних технологій, ступенем досконалості організаційної структури, загалом стратегії, місії та цілей підприємств.

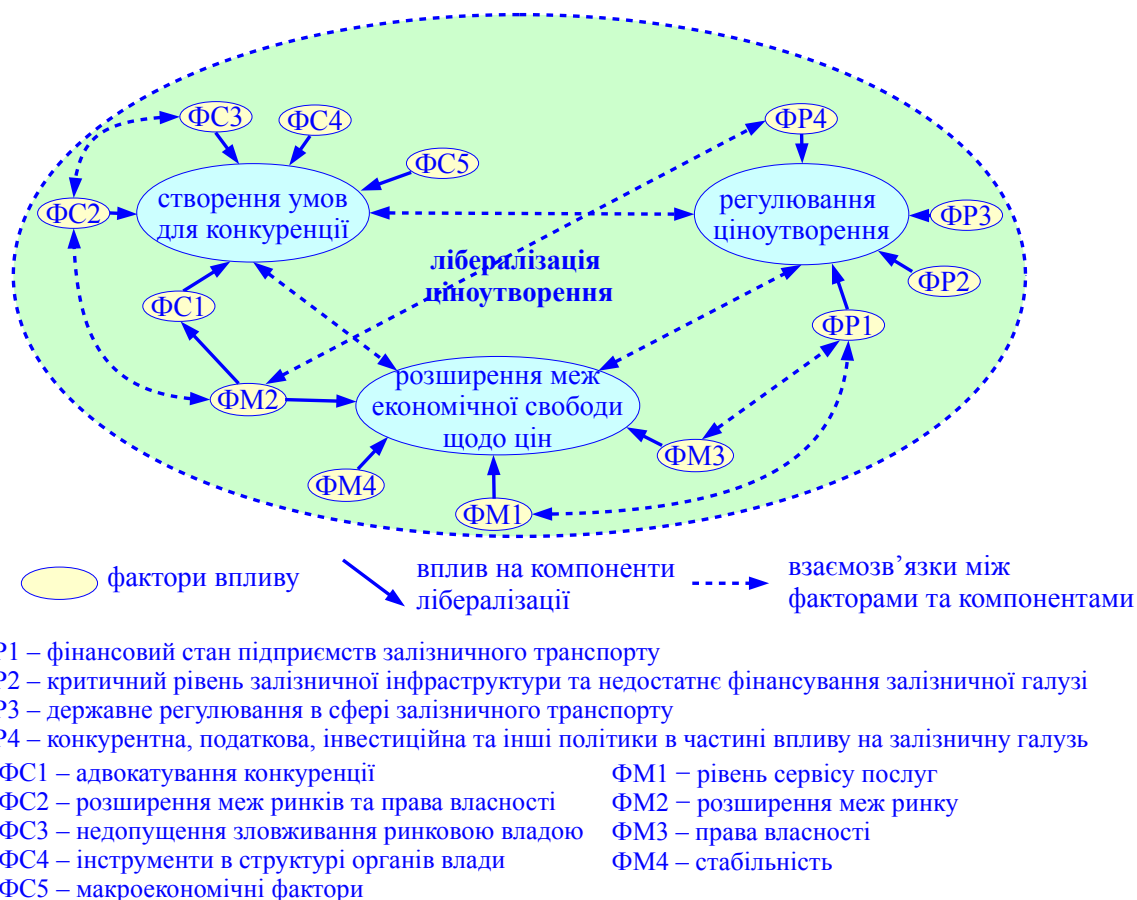


Рис. 2.3 Фактори впливу на лібералізацію ціноутворення в потенційно конкурентних секторах діяльності підприємств залізничного транспорту

Джерело: складено автором

На регулювання ціноутворення напряму впливає критичний рівень залізничної інфраструктури та недостатнє фінансування залізничної галузі (стан залізничної інфраструктури). Вплив існує тому, що залізнична інфраструктура – це не тільки ключова потужність для залізничних підприємств, а також потужність, яка є визначальною стратегічної галузі. Критичний рівень інфраструктури призводить до підриву національної обороноздатності та стає перепорою на шляху своєчасного реагування у випадку агресивних дій проти України з боку недружніх для неї держав.

Згідно із ст. 10 Господарського кодексу України такий фактор впливу як «Конкурентна, податкова, інвестиційна та інші політики (далі – конкурентна та інші політики)», як окремий фактор впливу на компоненту лібералізації, містять множину

власних цілей та задач кожної політики, які можуть мати неузгоджені між собою напрямки цих політик. Виходячи з приведеного положення, конкурентна та промислова політика мають кожна власні цілі, так спрямування конкурентної політики є створення та підтримка конкуренції у всіх її напрямках, в той час як промислова політика загалом спрямована на конкурентоздатності окремих галузей, секторів, підприємств за рахунок надання їм пільг та державної допомоги. Враховуючи описані протиріччя, доцільним є застосування правила «зваженого підходу» (rule of reason) [191]. Зміст правила «зваженого підходу» полягає у обмеженні конкуренції, у випадку, коли таке обмеження призводить до виграшу споживачів, а сумарний ефект внаслідок застосування обмеження є позитивним. Це правило (підхід) було вперше застосовано як доктрина В. Тафтом у справі *Addyson Pipe and Stell Company v. United States* (1899) [273, 318]. Правило «зваженого підходу» – це один із підходів антимонопольної практики, що застосовується у переважно у англо-саксонських країнах, таких як США [191, 294, 261, 273, 318], а також деяких країнах Європейського Союзу.

Нинішній стан державного регулювання в сфері діяльності залізничних підприємств призводить до розбалансування інтересів споживачів та суспільства і низької ефективності діяльності суб'єктів господарювання. Результатом такої системи регулювання є падіння добробуту споживачів та суб'єктів господарювання. Для зменшення негативного впливу вказаного фактору потрібно: удосконалення методів державного регулювання ціноутворення, поступове дерегулювання потенційно конкурентних секторів діяльності залізничних підприємств. В практиці можливе застосування як окремо кожного з підходів, так і їх поєднання. При конкретній реалізації кожного підходу раціональним видається застосування нових механізмів регулювання, що будуть відповідати новим завданням регулювання.

Щодо наступної компоненти лібералізації ціноутворення під факторами впливу на розширення меж економічної свободи щодо цін будемо розуміти такі рушійні сили, істотні обставини, основні причини, що справляють визначальний вплив на можливість залізничних підприємств змінювати ціни в потенційно конкурентних

секторах діяльності як частина від загального та впливають на лібералізацію ціноутворення як на загальне в цілому.

До факторів наступної вищенаведеної компоненти відносимо: рівень сервісу послуг; права власності; стабільність; розширення меж ринку (див. рис. 2.3 групи «ФМ»).

Недостатній рівень сервісу послуг (зміст розуміємо як кількісні і якісні характеристики сервісу при наданні послуг) спричинює до неефективного використання потенціалу галузі, незадоволеності споживачів, зниження об'єму споживання послуг. Наслідком стає падіння рівня конкурентоспроможності залізниці у порівнянні з підприємствами інших видів транспорту України та зарубіжних країн. Про важливість впливу цього фактору говорить його згадування Гаррі Бродманом (Harry G. Broadman) та Франческою Ріканатіні (Francesca Rescanatini), як одного з елементів впливу на рівень корупції [281].

Наступний фактор впливу – це розширення меж ринку. Він зумовлений трансакційними та виробничими витратами, які несуть ринкові учасники на проведення змін (меж ринку), відповідно до розуміння О. Вільямсоном (Oliver E. Williamson) поняття «фірми як структури керування угодами, а не виробничою функцією» [234]. При розширенні меж ринку слід враховувати адміністративні, правові та інші бар'єри, які необхідно подолати для надання ринковим учасникам можливості встановлення та впливу на ціни відносно результатів діяльності у досліджуваних секторах залізничних підприємств. При цьому, зняття та/або зміна бар'єрів не означає автоматичного розвитку конкуренції як такої. Для розвитку конкуренції необхідно її адвокатування, а також створення конкурентного середовища. Бар'єрами входу на ринок виступають фактори, яким притаманна будь-яка економічна природа та які не дозволяють вступ суб'єктів господарювання на ринок. Зокрема, бар'єри вступу на ринок існують завдяки специфічній структурі певного ринку (ситуація, при якій галузь вимагає незворотних витрат, або у випадку виявлення сталої лояльності споживачів до певної продукції торгівельної марки), чи за антиконкурентної поведінки суб'єктів господарювання, що займають домінуюче положення на ринку, або у випадку певних дій органів влади, адміністративно-

господарського управління і контролю. За умови безперешкодного входження у межі ринку, навіть за рахунок наявності у учасника великої ринкової частки і ситуації встановлення ціни вище рівня, який би існував за умови конкуренції, це дозволить заходження нових суб'єктів господарювання на ринок. Також відбудеться зменшення концентрації з одночасним посиленням конкуренції на ринку та в результаті ситуація встановлення у неконкурентний спосіб ціни буде унеможливлена.

Існування бар'єрів доступу на ринок на думку Гаррі Бродмана та Франчески Ріканатіні [281] також є елементом впливу на рівень корупції. Кількість гравців на ринку для доступу на нього, а, отже, і інтенсивність конкуренції, залежить від можливості суб'єктів потенційно конкурентних секторів отримати необхідні ліцензії, дозволи та ін. Для їх отримання потрібно виконати процедури ліцензування, відповідати вимогам ліцензій. Аналогічних вимог потрібно дотримуватись і в процесі регламентації сертифікації та квотування [6, с. 32-36].

Особливого значення бар'єри набувають у концепції так званих «змагальних ринків». Згідно з цією теорією суб'єктів господарювання примушують до оптимального розподілу ресурсів у разі, коли ринок, на якому вони діють, є змагальним. Головною характеристикою змагального ринку є вільний доступ на вхід та відповідно безвитратний вихід. Досконалий змагальний ринок не обов'язково має бути досконало конкурентним. Навіть якщо на змагальному ринку діє лише один або два суб'єкти, вони повинні будуть діяти так, якби на цьому ринку існувала значна конкуренція [279]. Згідно з теорією ринкових бар'єрів Джо Бейна (Joe S. Bain), бар'єри прийнято поділяти на структурні (економічні) та стратегічні (поведінкові). Під поведінковими бар'єрами розуміють перешкоди вступу на ринок, які створюють ринкові суб'єкти. Бар'єри входу, що створені внаслідок діяльності суб'єктів владних повноважень, окремо виділяють в регуляторні бар'єри [336].

З розширенням меж ринку пов'язаний фактор прав власності, під яким розуміється створення таких правил, процедур, які допоможуть специфікувати та захистити права власності суб'єктів надання залізничних послуг при будівництві нових колій, модернізації старих ланок колій, локомотивів, вагонного парку, пунктів диспетчеризації, сигналізації, розвантажувально-завантажувальних пунктів та ін.

Крім того, рівень конкуренції зростає, якщо створюються додаткові ринки, тобто, коли безпосередньо до ринків послуг створюються ринки прав використання ключових потужностей, які можливо перепродавати, де ефективність такого розширення визначається не адміністративними бар'єрами, а ринковими механізмами. Така ситуація, як зазначалося у пункті 1.2 дисертаційної роботи, притаманна впровадженню «конкуренції за ринок» (competition for the field), що була як підхід описана у роботі ще Едвіна Чедвіка (Edwin Chadwick) [283]. Крім цього, розширення структури ринків для сфери фінансів існує на прикладі ринків похідних фінансових інструментів.

Фактор стабільності визначається стабільністю політики держави (вплив на діяльність підприємств залізниці), а також можливістю прогнозувати суб'єктами перевезень свою подальшу поведінку. Тобто, стабільність визначається створенням можливостей, за яких учасники ринку перевезень можуть прогнозувати транспортну складову в собівартості власної продукції, враховувати періодичність зміни тарифів, унеможливити безпідставне збільшення витрат власника інфраструктури. В розрізі стабільності слід говорити також і про необхідність застосування конкурсних процедур щодо закупівлі товарів та послуг для власних потреб, оскільки конкуренція під час таких процедур призводитиме до зменшення ціни на товари та послуги, а також можливості контролювати дотримання правил конкурсних закупівель [5].

Наступну компоненту лібералізації ціноутворення «фактори впливу на конкурентне середовище» будемо визначати за значенням і змістом, а також впливом її як таких рушійних сил, істотних обставин, основних причин як і попередня.

До групи факторів цієї компоненти будемо відносити: розширення меж ринків та права власності, адвокатування конкуренції; інструменти в структурі органів влади; недопущення зловживання ринковою владою; макроекономічні фактори (рис. 2.3).

Розвиток конкуренції в потенційно конкурентних секторах діяльності підприємств залізничного транспорту буде залежати від адвокатування конкуренції.

Включення до групи факторів «недопущення зловживання ринковою владою» обумовлюється збільшенням ринкової прозорості та забезпеченням безперервного

ринкового розвитку, що сприяє посиленню конкуренції, вдосконаленню ринкової структури та підвищенню ефективності ринків. Загальнодоступні та легкодоступні тарифи дозволяють виявити зловживання ринковою владою. З цим також пов'язана ситуація (ефект) відома в економічній науці як інформаційна асиметрія (*information asymmetry*), в результаті якої природний монополіст завищує свої витрати. Завищення витрат викликає підвищення регульованої ціни до межі, яка дозволяє монополісту вилучати ренту (у вигляді надприбутку).

Доцільним також буде ведення роздільного бухгалтерського обліку та розкриття структури витрат природного монополіста [5, 14, 92].

Фактор інструментів в структурі органів влади пов'язаний з тим, що регулятор не володіє достатньою кваліфікацією для вирішення поточних задач регулювання. Існує нагальна потреба у створенні галузевого незалежного регулятора, на який би були покладені повноваження: з регулювання тарифами, медіація конфліктів між учасниками ринку, узгодження умов і правил взаємодії на ринку та ін. На практиці на конкурентне відомство покладаються задачі по здійсненню конкурентної політики, але в межах лише антимонопольного законодавства. Має місце обмеженість інструментів для вирішення поставлених задач, яка приводить до помилок правозастосування та збільшення витрат на нього. Про важливість ефективності правової системи (інструментів в структурі органів влади) як елемента впливу на корупцію вказують у своїй роботі Гаррі Бродмана та Франческа Ріканатіні [281].

Далі, включення макроекономічних факторів до групи факторів впливу обумовлюється тим, що вони характерні будь-яким підприємствам та галузям. До них відносимо рівень валового національного або внутрішнього продукту (ВНП або ВВП), відсоткову ставку і курс національної валюти, ціни на енергоресурси тощо. Обґрунтовується це у роботі [39] залежністю між лібералізацією сфери послуг та збільшенням рівня ВВП країни для країн з перехідною економікою. ВВП фокусує у собі вартість всіх кінцевих товарів та послуг споживання, які вироблені за рік у всіх галузях економіки на території держави. Відсоткова ставка – це плата кредитора за користування кредитом у відсотках за певний період часу (рік, місяць) або в іншому розумінні – це ціна грошей, як ощадного засобу. Рівень відсоткової ставки впливає на

доступність кредитних ресурсів, які можуть надаватися підприємствам залізничного транспорту.

Про рівень фінансування капітальних інвестицій зазначалося в п. 1.1 дисертаційної роботи. З європейських інституцій одним із головних інвесторів виступає ЄБРР. За результатами звіту ЄБРР за 2014 р. інвестиції в Україну склали близько 1,2 млн євро (найбільші інвестиції для групи країн східної Європи) [41, с. 4]. Так банк кредитував будівництво зернового портового терміналу на Одещині приватною стивідорною компанією ТОВ «Бруклін-Київ» [41, с. 26].

Макроекономічні фактори у цілому впливають на промисловість та випуск продукції, яка чинить суттєвий вплив на структуру вантажообігу. Зменшення об'єму ВВП, падіння курсу валюти, зміна цін на енергоресурси, інфляційний ріст та підвищення відсоткової ставки Нацбанком сприяють падінню об'ємів промислової продукції та як наслідок – зменшенню доходів від перевезень, вантажообігу.

Після обґрунтування факторів можна підсумувати, що на лібералізацію ціноутворення (її компоненти) у досліджуваних секторах діють такі фактори впливу: фінансовий стан підприємств, критичний рівень залізничної інфраструктури та недостатнє фінансування залізничної галузі, рівень сервісу послуг, конкурентна та інші політики, інструменти в структурі органів влади, стабільність, державне регулювання, розширення меж ринку, права власності, адвокатування конкуренції, макроекономічні фактори, недопущення зловживання ринковою владою.

Можна погодитись з думкою Савицької [194, с. 50], що будь-які фактори при аналізі діяльності компанії можна класифікувати за певними ознаками. Здійснимо таку класифікацію факторів.

За ознакою відношення до об'єкту дослідження фактори класифікуються на внутрішні (залежні від д-ті підприємства) і зовнішні (незалежні від д-ті підприємства) [194, с. 52]. Подібні ознаки (критерії) використовуються Джоелем Евансом (Joel R Evans) та Баррі Берманом (Barry Berman) у [23, с. 886].

Діяльність (як процес) за функціональним змістом співставна лібералізації, звідси критерій застосовний до діяльності можна застосувати і для факторів впливу на лібералізацію ціноутворення.

Тепер, за відношенням до об'єкту дослідження групу зовнішніх факторів впливу складатимуть: інструменти в структурі органів влади, прозорість, адвокатування конкуренції, макроекономічні фактори, розширенням меж ринку, права власності, стабільність, конкурентна та інші види політики, державне регулювання. Окрім того, на думку авторів [23, с. 886] стабільність значуща для ціноутворення.

Групу внутрішніх факторів впливу складатимуть: адвокатування конкуренції, фінансовий стан підприємств, рівень інфраструктури, прозорість, рівень сервісу послуг.

Класифікацію факторів впливу на лібералізацію ціноутворення (компонентно) наведено на рис. 2.4.

Як зазначалося вище деякі фактори впливають на рівень корупції. Для галузей країн з добре розвиненою системою ринкових інститутів, з чіткими зрозумілими правилами, системою ваг і противаг, ефективною конкуренцією, існує менше можливостей зловживати владою та отримувати монопольну ренту, а також існують підстави зменшення корупції.

Розглядаючи фактори впливу на основі ланцюга «фактор-стан фактора-підстава для змін» ми прийдемо до дуалізму. Він буде полягати у тому, що, наприклад, «рівень залізничного інфраструктури» як фактор, знаходиться в такому стані, який є підставою для змін (інфраструктура залізниці за даними п. 1.1 знаходиться у критичному стані), в той же час, такий «стан фактора» – це погана початкова база для здійснення змін. Отриманий результат одночасно є позитивно-негативним впливом цього фактору. Позитивний «стан фактора» не означатиме автоматичної відсутності необхідності збереження стану інших факторів.

Наприклад, конкуренцію на підприємствах залізниці раціонально розвивати в тих сегментах, де існує така можливість (змагальність, доступ на ринок).

У табл. 2.1 представимо зміст позитивного впливу обґрунтованих факторів на лібералізацію ціноутворення в досліджуваних секторах. Обґрунтовані фактори впливу у своїй сукупності формують умови протікання процесу лібералізації.



Рис. 2.4 Визначення та класифікація факторів впливу на лібералізацію ціноутворення в потенційно конкурентних секторах діяльності підприємств залізничного транспорту

Джерело: складено автором

Позитивна дія факторів впливу на лібералізацію ціноутворення

Фактори впливу	Умови, за яких фактори справляють позитивний вплив
Фінансовий стан підприємств	Ефективне корпоративне управління, сучасні (енергоефективні, екологічні) технологічні рішення, зростання прибутків (доходів), збільшення обсягу послуг
Рівень залізничної інфраструктури	Достатнє фінансування інфраструктурних об'єктів та рухомого складу (локомотиви, вагони), залучення інвестицій та впровадження інновацій
Конкурентна та інші політики	Чіткі, зрозумілі, а також узгоджені з іншими політиками програмні документи за напрямками політик, зважений підхід для програмних документів
Стабільність	Стабільність щодо видів політик, прозорі (відкриті) конкурсні процедури
Державне регулювання	Підвищення суспільного добробуту, зміна сфер регулювання, дерегулювання у потенційно конкурентних секторах діяльності, сучасні методи регулювання ціноутворення
Рівень сервісу послуг	Покращення рівня сервісу надання послуг перевезення (інфраструктури) та ін.
Розширення меж ринку	Зменшення (або їх повна ліквідація) ринкових бар'єрів, розширення меж ринку за рахунок появи нових послуг
Права власності	Специфікація (захист) прав власності, створення ринку похідних послуг (прав)
Адвокатування конкуренції	Розвиток та підтримка конкуренції, а також у разі необхідності створення для неї правил у випадку їх відсутності (змагальна конкуренція та ін.)
Недопущення зловживання ринковою владою	Підвищення прозорості ринку; прості (зрозумілі) ціни (тарифи); контроль, розподіл, розкриття структури витрат за кожним видом послуг (сферою діяльності) на залізниці, зменшення інформаційної асиметрії та інших ефектів притаманних природним монополіям
Інструменти в структурі органів влади	Створення спеціального органу регулювання на транспорті (національної комісії), ефективне вирішення та медіація суперечок між учасниками перевезення, мінімізація витрат, що витрачаються на регулювання (ціноутворення)
Макроекономічні фактори	Збільшення ВВП, прогнозованість цін на енергетичні ресурси, а також відсоткової ставки (курсу нац. валюти), зменшення інфляційного тиску

Джерело: розроблено автором

Посилуючи позитивний вплив та зменшуючи негативний вплив факторів шляхом прямого впливу на фактори внутрішнього середовища та адаптації до факторів зовнішнього середовища тим самим здійснюється створення таких умов, що якнайкраще впливають на такі процеси.

Зважаючи на викладене, потребують подальшого дослідження умови та принципи лібералізації ціноутворення в потенційно конкурентних секторах діяльності залізничних підприємств.

2.2 Принципи та умови лібералізації ціноутворення в потенційно конкурентних секторах діяльності залізничних підприємств

Значний внесок у дослідження та розв'язання проблем на залізничному транспорті, в тому числі й ціноутворення, зробили такі відомі вчені, як Вітте С. Ю. [36], Загорський К. Я. [63, 64, 65], Ейтутіс Г. Д. [51], Слової І. О. [59, 60], Крейнін А. В. [61, 91], Колесникова Н. М. [79], Мазо Л. А. [99], Макаренко М. В. [185], Піттмен Р. [118], Чорний В. В. [259], Чупров О. І. [260], Хусаїнов Ф. Й. [254] та ін. [1, 12, 93, 106, 272, 332]. Дослідження багатьох з них присвячені розробці тарифів на залізничні перевезення в умовах демонополізації залізничного транспорту. Проте на сьогодні залишилося поза увагою питання визначення принципів та умов лібералізації ціноутворення в потенційно конкурентних секторах діяльності підприємств залізничного транспорту. Враховуючи нинішню активну фазу реформування залізничних підприємств виникає необхідність з'ясування принципів та визначення умов лібералізації ціноутворення в потенційно конкурентних секторах діяльності підприємств залізничного транспорту.

Як зазначається у філософському словнику під ред. В.І. Шинкарука під принципом (з латинської *principium* – основа, начало) розуміється першопочаток, те, що лежить в основі певної сукупності фактів, теорії, науки [246, с. 519].

В свою чергу, як зазначає французький філософ Андре Конт-Спонвіль (Andre Comte-Sponville), умовою є «...необхідна обставина або недостатня причина; те, без

чого явище не може відбутися, але чого недостатньо, щоб пояснити, чому воно відбувається...» [87].

Таким чином в даному пункті будемо досліджувати основи та безпосередньо обставини середовища, без яких неможливо існування лібералізації ціноутворення в потенційно конкурентних секторах діяльності підприємств залізничного транспорту.

Як вже зазначалося в пункті 1.4 дисертаційної роботи в залежності від стану економічних процесів в будь-якій країні світу історично одним теоретичним ідеям та поглядам приходять на зміну інші, відбувається боротьба поглядів економічного лібералізму та поглядів «кейнсіанства». Економічний лібералізм в класичному виразі ґрунтується на доктрині *laissez faire* (з фр. «дозвольте робити» або принцип невтручання), яка протиставляється регулюванню у його різних проявах.

Як зазначається в енциклопедії соціології термін регулювання походить від лат. *regulo* – приводжу в порядок та означає сукупність приписів, які надходять від органів влади або керування та мають за мету внести певний порядок в ту чи іншу сферу життя [266].

Тобто від ступеня впливу суб'єкта регулювання, яким виступає держава, на ті чи інші об'єкти регулювання шляхом застосування певних інструментів, методів, механізмів залежить модель регулювання, що застосовується в певний проміжок часу на певній території до певної галузі, сфери або економіки в цілому.

В межах зміни глобальних поглядів на процеси регулювання економічних процесів, таких як лібералізм, кейнсіанство, монетаризм, дирижизм та ін. змінюється інститут регулювання. Інституту регулювання притаманна еволюція. Інститут регулювання змінюється, змінюються концепції, на яких він базується, доповнюється новими механізмами, інструментами, методами тощо.

Лібералізація цін не означає повного скорочення будь-якого впливу держави на ціноутворення. Зміна прямого втручання при управлінні підприємствами (макрорівень) до системи глобального регулювання (рівень макроекономічних процесів) для економіки означає лише зміну форм втручання – перехід від дирижиських методів до методів опосередкованого втручання на ринок та ціни.

Тому говорячи про лібералізацію ціноутворення на будь-яких підприємствах слід говорити про те, як змінюється втручання (регулювання) держави на процес ціноутворення. Зміна форм втручання полягає в тому, що відбувається зміна концепції регулювання.

Особливістю регулювання економіки в Україні є також той факт, що історично перехід до економіки ринкового типу (на різних ступенях транзитивності) відбувається шляхом переходу від адміністративно-командної економіки або адміністративно-командної системи управління народним господарством. Тобто, з одного боку еволюція концепцій регулювання в розвинутих державах в світі відбувається починаючи з 50-х років ХХ сторіччя в традиційно ринкових економіках, в Україні ж модель ринкової економіки починає впроваджуватись з 90-х років минулого сторіччя і тому Україна як держава залучена у ці зміни, з другого боку в Україні ці процеси відбуваються паралельно не лише з впровадженням концепцій регулювання, а й з тим, що ці концепції впроваджуються одночасно зі зміною від адміністративно-командного до ринкового (транзитивного) типу економіки. Крім того, перехід до ринкової економіки в багатьох галузях економіки часто характеризується тим, що з одного боку де факто адміністративно-командної системи як такої вже не існує, а її інструменти управління в багатьох галузях залишаються (відомчий принцип формування галузей, наявність фінансування та утримання соціальної інфраструктури за рахунок саме галузевих доходів та ін.).

Розглядаючи лібералізацію ціноутворення доцільно використовувати досвід сучасного регулювання, тобто яким чином концепції регулювання змінювалися від дерегулювання до сучасного стану. Цей досвід доцільно буде застосувати для визначення принципів лібералізації ціноутворення в потенційно конкурентних секторах діяльності залізничних підприємств.

Так, за останні 20-30 років здійснився перехід від ідеї дерегулювання (або ідеї «меншого регулювання» – less regulation), що набула свого розповсюдження в політиці багатьох держав до 80-х років минулого сторіччя до ідеології «кращого» або «якісного» регулювання (better regulation), що була характерна для політики протягом 80-90-х років минулого сторіччя. Так, відомий американський економіст М. Олсон

(Mancur Lloyd Olson Jr.) зазначає, що «успіх політики дерегулювання транспорту в 70-80-х роках 20 сторіччя можна пояснити розповсюдженням інформації про економічні витрати та інституційні механізми, яка допомогла покінчити з руйнівною політикою, яку підтримували впливові групи політиків» [116, с. 13].

Після світової фінансової кризи 2010 р. Європейським Союзом у сфері державного регулювання була підтримана нова концепція під назвою «концепція розумного регулювання» (smart regulation). Ця концепція зародилася в області екологічної політики [302], потім була сформульована на початку 2000-х років і полягала у подоланні розриву між прихильниками розширення державного контролю і нагляду та прихильниками дерегулювання.

Ціллю концепції полягала у розробці показників дерегуляції економіки, зменшення показників к-сті правових актів із односпрямованими та/або дублюючими нормами регулювання. Конкретна реалізація концепції залежала від країни застосування. За оцінкою Шарлі Монтена (Charles H. Montin) визначення концепції офіційно закріплено було лише у Канаді та Європейському Союзі [319]. Повний перелік принципів концепції виписаний у Рекомендаціях з питань регуляторної політики та управління ОЕСР [328].

За основу впровадження концепції у державах рахують доповідь групи під керівництвом Манделькерна (2001 р) [314], де наведено принципи розумного регулювання: необхідності, пропорційності, субсидіарності, прозорості, відповідальності, доступності, простоти тощо.

В процесі дослідження та беручи до уваги попередньо наведені принципи, а також враховуючи специфічні галузеві особливості підприємств залізничного транспорту сформулюємо наступні принципи лібералізації ціноутворення.

Принцип стимулювання ефективності та самоокупності (надалі – принцип стимулювання ефективності) полягає в тому, що для економічних агентів повинні існувати стимули ефективної діяльності. Це означає існування можливості надання, створення та закріплення стимулів для економічного агента. Розмиття прав власності знижує стимули діяти раціонально та ефективно. Розмиття прав власності спотворює створення продуктового надлишку. Агент при створенні продуктового надлишку

несе ризики по вилученню та присвоєнню надлишку особою, що має більший потенціал застосування примусу або сили.

Принцип необхідності полягає у здійсненні попередньої оцінки доцільності будь-яких впроваджуваних змін зацікавленими особами.

Питання проведення змін при лібералізації ціноутворення – це питання визначення прав власності, специфікація їх та захист. Від ефективності використання ресурсів залежать ціни на кінцеву продукцію, або словами відомих економістів Еріка Фуруботна (Eirik G. Furubotn) та Рудольфа Ріхтера (Rudolf Richter) «основне питання економічної теорії – як повинні визначатися ціни, – є питанням про те, як повинні визначатися права власності та на яких умовах вони повинні обмінюватися» [247, с. 94]. Ступінь специфікації та захисту прав власності буде визначати мотивацію ефективного використання ресурсів суб'єктом прав.

Якщо ж права власності недостатньо захищені, то відбувається протилежне явище, яке в економічній науці отримало назву розмиття прав власності. Розмиття прав власності – це свідомі дії введення невизначеності та нечіткості у компоненти специфікованого права власності. Суб'єктом здійснення розмиття прав виступає, як і у випадку захисту, гарант прав власності (держава через відповідні державні органи). Необхідність при захисті обумовлена тим, що незахищене право власності не є правом взагалі [72]. Для захисту прав власності потрібно використовувати різні механізми та інструменти захисту, починаючи від створення формальних стереотипів поведінки (недоторканість приватної власність) до застосування судових санкцій. Прикладом недостатньої специфікації та розмиттям прав власності на залізниці будуть норми законодавства, які визначають компенсування за пасажирські перевезення залізниці із бюджетів різних рівнів (ч. 2, ч. 6 ст. 9 [142]). Питання компенсації збитків від пасажирських перевезень торкалися у п. 1.1 дисертаційної роботи (також див. табл. А.2.1).

Принцип прозорості означає, що за мету регулювання ставиться досягнення більшої його якості за рахунок прозорого всебічного обговорення та консультацій зацікавлених осіб документів регулювання. Для унеможливлення порушення прав власності економічних акторів залізничного транспорту з боку державних органів

потрібно здійснювати захист, специфікацію, регламентацію не лише прав, а і процесів щодо них.

Поряд з принципом прозорості знаходиться і **принцип публічності**, який полягає в публічній процедурі здійснення процесів щодо лібералізації ціноутворення в досліджуваних секторах з можливістю їх обговорення та впливу всіма зацікавленими особами або їх представниками. Крім того, забезпечення публічності та відкритості при впровадженні рішень щодо процесу лібералізації ціноутворення зменшуватиме можливості прояву корупційних дій в цій сфері.

На **принципі обґрунтованості витрат** мають формуватися послуги залізничних підприємств та не практикувати для їх надання викривлені ціни та об'єми ресурсів (ефект «роздуття» витрат). Наявність бар'єрів входу/виходу на ринок породжує виробничу неефективність та відсутність стимулів раціонального витрачання ресурсів [38, с. 659 і стає перепорою для виходу з галузі або банкрутства неефективних фірм. Зниження бар'єрів унеможливить існування неефективних фірм та дозволить з'явитися ефективним фірмам. Крім того, специфікація та захист від розмиття прав власності на залізниці не дозволить виникненню «роздуття» витрат, що прямо впливає на ціноутворення послуг залізничних підприємств.

Принцип відповідальності повинен лежати в основі застосовності регулювання відповідними органами. В процесі здійснення регулювання повинна існувати та нестися відповідальність (*ex post*) всіма зацікавленими особами, а також суб'єктами здійснення процесу. В протилежному випадку, відсутня зацікавленість регулятора при регулюванні суб'єктів природних монополій впливати та відповідати за процес зменшення цін компанії, що регулюється.

Відсутність відповідальності за результати з регульованою фірмою має, як і маятник, зворотній ефект. Якщо регулятор здійснює формальну функцію природний монополіст може не тільки підвищувати, а і знижувати ціни до рівня («хижацьке ціноутворення») (*predatory pricing*), який буде викликати постійні збитки та критичний фінансовий стан, витіснити гравців ринку. Відсутність відповідальності за результати діяльності для фірми-монополіста створює стимули розширювати свою діяльність на нерегульованих ринках [123, с. 476; 334]. Поряд з ефектом

«розмивання» діяльності залізницями характерна така відома за визначенням Річарда А. Познера (Richard A. Posner) мудрість щодо «...небажання залізниць скорочувати маршрути транспортування по своїх лініях...» [123, с. 476]. Обґрунтовується це тим, що залізницям вигідне створення надмірної кількості виробничих потужностей, які непотрібні для основного виду діяльності. Сенс таких дій полягає у тому, що після створення капітального активу (наприклад, підприємство або інше) капітальні витрати цього активу стають постійними витратами, які тепер впливають на формування цін основних послуг [123, с. 475].

Принцип системності передбачає комплексний, системний підхід до здійснення лібералізації ціноутворення в потенційно конкурентних секторах діяльності залізничного транспорту.

Принцип диверсифікації перевезень та гнучкості (надалі – **принцип диверсифікації перевезень**) полягає у зміні різноманіття під час лібералізації ціноутворення в досліджуваних секторах щодо ринків, асортименту, пропозиції послуг залізничних підприємств, з метою підвищення конкуренції з іншими видами транспорту (на середніх та далеких відстанях), а також – у гнучкій зміні тарифної політики щодо зовнішніх змін.

Принцип доступності для лібералізації ціноутворення у досліджуваних секторах зводиться до можливості зацікавлених осіб та кінцевих бенефіціарів змін вільно обговорювати та створювати зрозумілі для всіх правила.

Принцип простоти вимагає створення простих та зрозумілих процедур з метою ефективного користування правами суб'єктами регулювання, не погіршуючи при цьому деталізованість процедур, але і не нагромаджуючи їх надлишковістю, і виступаючи джерелом економії для підприємств.

Принцип захищеності зводиться до захисту прав власності всіх суб'єктів впливу змін (лібералізації ціноутворення), в тому числі від дій органів владних повноважень спрямованих на порушення прав. Захист прав власності під час будівництва нових колій, тунелів, переходів (об'єктів інфраструктури), які проходять через земельні ділянки (приватна власність), полягатиме у забезпеченні справедливої компенсації за такі ділянки за ринковими умовами та

недопущення застосування шляхом прийняття окремих актів законодавства спрямованих на легальне (часто безоплатне) вилучення прав власності на такі активи (переведення їх у *res extra commercium*).

Процедури та способи захисту прав власності відрізняються в залежності від відносин між різними суб'єктами. Контрактні права власності виникають при їх передачі іншим володільцям для зв'язки суб'єкт-суб'єкт (економічні) та/або суб'єкт-держава. Можливим є застосування для захисту прав власності адвокатування конкуренції [82]. Недосконалість механізму захисту для чарунки «суб'єкт-держава» (в особі її органів) веде до звернення за захистом до судової системи.

Принцип субсидіарності полягає у запровадженні змін на наступному рівні ієрархії управління лише у разі, якщо змін неможливо досягти на попередньому рівні ієрархії для досягнення поставленої мети. Або іншими словами регулювання сфер відбувається лише там, де існування у будь-якому прояві конкуренції неможливе.

На підтвердження неефективності державного регулювання можна погодитись із думкою Нобелівського лауреата з економіки 2001 р Дж. Ю. Стігліца (Joseph E. Stiglitz), що «будь-які незначні переваги, які можуть бути отримані між діяльністю фірм та суспільними інтересами, що виникають в результаті державної власності або регулювання, порівняно менші, ніж неефективність, що виникає в результаті державної власності та регулювання» [226, с. 187].

Принцип сталості полягає у наданні результатам змін під час лібералізації ціноутворення спланованості та сталості. Виміром сталості для захисту прав власності буде виступати період часу, протягом якого право власності буде специфіковане і захищене. Існування тривалого періоду буде стимулом створювати економічним агентом надлишковий продукт.

Принцип відмови від перехресного субсидування – це елімінація крос-субсидування (cross-subsidy) при одночасному забезпеченні балансу між перевагами, що відкриваються, та обмеженнями, що залишаються.

Крос-субсидування (перехресне-субсидування) полягає у покритті збитків на одному ринку за рахунок прибутків на іншому ринку. Елімінація крос-субсидування у тарифній площині – це встановлення тарифної рівноваги (tariff rebalancing), тобто

приведення цін у відповідність з витратами. Крім того, природним монополіям притаманні ринкові бар'єри на вхід/вихід. Зазвичай, це ліцензії або легальні обмеження на кількість фірм у галузі [34, с. 350]. Проте, також згідно із ст. 8 Закону України «Про природні монополії» для суб'єктів природних монополій регулюються: ціни (тарифи) на їх товари, доступ споживачів до їх товарів та інші умови здійснення підприємницької діяльності. При цьому не достатньо специфіковано, що розуміється під «доступом споживачів до товарів». Якщо «доступ» підпадає під регулювання, то значить це є обмеженням, а, отже, прикладом бар'єру на вхід на ринок природної монополії.

Прикладом бар'єрів на вихід з ринку виступатимуть норми законодавства (ч. 4, ч. 6 ст. 21 Закону України «Про залізничний транспорт»), за якими для підприємств залізниці передбачено зобов'язання щодо забезпечення своєчасних якісних перевезень пасажирів та вантажів, а також зобов'язання, яке покладає на перевізника заборону «відмовляти пасажирів та відправникові вантажу в перевезенні...» [142]. Тобто норми ст. 31 закону обмежують можливість підприємствам залізничного транспорту припинити (відмовити за текстом закону) надання послуг з перевезення та ін.

Наявність бар'єрів входу/виходу на залізничних підприємствах та перехресного субсидування призводить до ситуації, що описана В. Кіпом Віскузі (W. Kip Viscusi), Джоном М. Верноном (John Vernon) та Джозефом Е. Гарингтоном (мол.) (Joseph E. Harrington, Jr.) у роботі «Економічна теорія регулювання та антимонопольна політика» [38, с. 625]. Якщо припустити, що деяка регульована галузь виробляє продукти 1 та 2, криві попиту на ці продукти є незалежними, тобто попит на один продукт не залежить від ціни іншого. Регульована ціна на продукт 2 встановлюється на рівні P_2 , де $P_2 < C_2$, а C_2 – це витрати на одиницю продукції продукту 2 (рис. 2.5).

Пряма втрата добробуту внаслідок запровадження такого регулювання дорівнює площі трикутника ABC , а галузь при цьому зазнає втрат, які будуть складати $(C_2 - P_2)Q_2$, що відповідає площі чотирикутника C_2BCP_2 . Для того, щоб фірма могла одержувати хоча б нормальні прибутки (прибутки на нормальне відтворення у випадку залізничного транспорту), необхідні для створення нового капіталу та

уникнення банкрутства, регулятор має підвищити ціну продукту I із суспільно ефективного рівня $C1$ до $P1$ [38, с. 625].

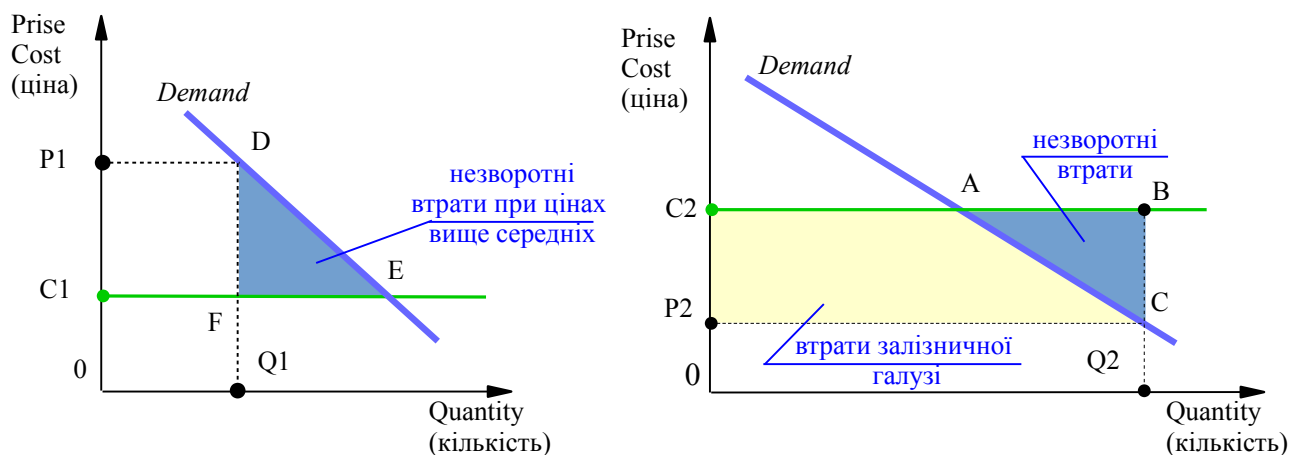


Рис. 2.5 Перехресне субсидування та регулювання бар'єрів

Джерело: складено автором за [38]

У випадку встановлення ціни на рівні $P1$, регульована фірма одержуватиме нормальні прибутки, тобто необхідно, щоб виконувалась умова $(P1 - C1)Q1 + (P2 - C2)Q2 = 0$. Втрата добробуту внаслідок субсидування виробництва продукту 2 буде дорівнювати сумі площ трикутників ABC та DEF [38, с. 625].

Для залізничних підприємств продуктом 1 є вантажні перевезення, а продуктом 2 – пасажирські перевезення.

Практика субсидування істотно впливає на інвестиційну політику регульованої фірми. Обмеження на вихід з ринку призводять до суттєвого погіршення капітальних запасів для залізничних підприємств [38, с. 626]. В п. 1.2 дисертаційного дослідження вже розглядалися компоненти (монопольна та потенційно конкурентна) підприємств залізничного транспорту. Послуги доступу до інфраструктури (як монопольна компонента) з економічної точки зору є «ключовими потужностями» [5] (див. доктрина «*essential facilities*»/ принцип «основного обладнання»/ доктрина Броннера [212]), тобто потужностями або обладнанням, використання яких є необхідним під час надання послуг галузі, а також дублювання яких неможливе та/або недоцільне за економічними, технічними або іншими причинами. На регульовану ціну послуг природного монополіста впливає складова, що формується за рахунок ключової

потужності, тому зменшення цієї складової буде зменшувати кінцеву ціну послуги. Нівелювання бар'єрів для потенційно конкурентних секторів діяльності призводитиме до активізації конкуренції та зменшення цін для кінцевого споживача. Проте, проблема полягає у тому, що послуги доступу до основного обладнання (ключових потужностей) за українським законодавством не специфікуються та нормативно, поки що, не закріплені у вигляді правил тощо [199].

Права власності на ключові потужності на залізниці мають розподілятися за допомогою адміністративних механізмів. В той же час, наприклад, у сфері телекомунікації існують типові договори щодо приєднання мереж (т. зв. інтерконект), що затверджені рішенням Національної комісії з регулювання зв'язку та інформатизації та є обов'язковими для всіх операторів телекомунікації. Крім договорів інтерконекту існують нормативно закріплені правила приєднання мереж операторів. Таким чином, питання форми та змісту договору про надання послуг з використання інфраструктури залізничного транспорту, правил доступу та використання інфраструктури залізничного транспорту залишається відкритими.

Розширення меж ринку пов'язане із створенням додаткових ринків (розширенням меж існуючого). Це буде у разі створення ринків прав (ринок використання ключових потужностей), для яких логіка побудови базуватиметься на принципі піраміди: чим глибше специфікація, тим вища ієрархія ринків. На специфіковані права власності створюються похідні права власності використання попередніх прав, а наступні права – на попередні і так далі. Як приклад ринку прав на права – це похідні фінансові інструменти (опціони, ф'ючерсні та форвардні контракти) із п. 2.1 дисертаційної роботи тощо.

На необхідність зменшення бар'єрів входу вказує відома українська науковець-економіст Филюк Г. М. «Лібералізація цих бар'єрів відкриє доступ на монополізовані ринки інших суб'єктів господарювання – як тих, які раніше припинили свою діяльність, так і нових» [242].

За результатами наших досліджень визначимо умови лібералізації ціноутворення в досліджуваних секторах.

Однією з умов будуть *інвестиції*. Обумовлюється це тим, що для діяльності на ринку природних монополій новій фірмі потрібно понести значні фінансові витрати на придбання дорого вартісних основних засобів, що є додатковим бар'єром на входження на ринок. Тому, цілком закономірно, що порівняно з новими фірмами перевагами володіють вже діючі компанії, які виграють у ціновій конкурентній боротьбі за рахунок використання резервів потужностей та дії ефекту масштабу [15, с. 55].

Результатом інвестицій є специфічні активи. За визначенням Нобелівського лауреата з економіки О. Вільямсона: «Специфічні активи – це ті, які є результатом спеціалізованої інвестиції та які не можуть бути перепрофільованими для використання у альтернативних цілях або альтернативними користувачами без втрат у їх виробничому потенціалі» [234, с. 689]. «Специфічність активів» – це одна із ознак природної монополії. Для залізничних підприємств на думку В. Д. Базилевича та Г. М. Филіюк «...ймовірні тільки два варіанти використання залізничних рейок – саме як рейок, і як металобрухту. Безумовно, перший варіант є значно прибутковішим. Водночас, укладачі рейок можуть досить швидко перекваліфікуватись у робітників інших професій і, навпаки» [15, с. 56]. Тобто, альтернативна вартість специфічних активів буде нижчою від фактичного варіанту використання, що буде додатковим бар'єром для виходу домінуючого гравця.

Вказані особливості інвестицій (об'єм, специфічність активів, низька альтернативна вартість) знижують інвестиційну привабливість залізничної галузі.

Також природний монополіст не має стимулів здійснювати інвестиції у інновації, хоча *інновації* виступають умовою лібералізації ціноутворення. Джерелом інновацій, згідно з багаторічними спостереженнями, є нові фірми, оскільки вони є суб'єктом розробок та впровадження технологічних досягнень. Інновації забезпечують можливість отримувати прибутки, при цьому не важливо буде чи це перерозподіл існуючих, чи створення додаткових прибутків у галузі [38, с. 627]. Регулювання природних монополій є запобіжником не тільки входу на ринок нових фірм, але і інновацій. З іншого погляду, інвестування у науково-дослідні та дослідно-конструкторські роботи збільшує попит на продукцію монополіста, як одного із

способів здійснення нецінової конкуренції. Проте, стан інфраструктури залізниці не дозволяє зробити висновок про існування практики інвестицій у інновації.

З впровадженням інновацій або їх відсутністю пов'язаний т. зв. «лаг регулювання». Під лагом регулювання розуміється проміжок часу, впродовж якого регулятор не змінює тарифи. На думку Віскузі, Вернона та Гарингтона регулятивні лаги впливають на швидкість впровадження інновацій [38, с. 670]. Для ілюстрації цього висновку звернемося до рис. 2.6.

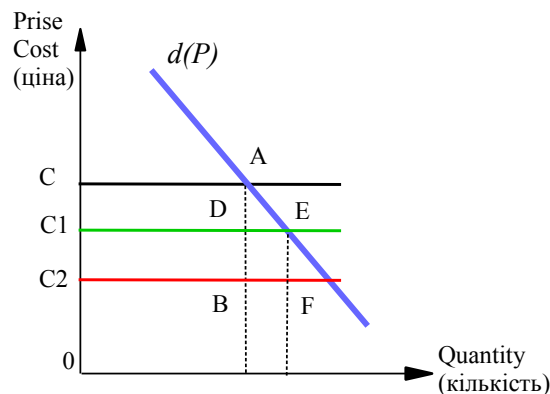


Рис. 2.6 Вплив неефективності регулятивних лагів на впровадження інновацій
Джерело: складено за [38]

Якщо регулятор утримує ціни на рівні середніх витрат, а технологія дозволяє утримання середніх витрат на рівні C , тоді регульована ціна (P) дорівнює величині середніх витрат C .

Якщо регульована фірма запровадить інновації, то це зменшить витрати C до рівня $C2$, прибуток фірми при цьому буде дорівнювати площі прямокутника $CABC2$. Такий прибуток буде отримуватись до моменту перегляду тарифів регулятором. У момент перегляду регулятор перегляне і знизить тарифи до рівня нового значення середніх витрат $C2$ [38, с. 670].

З цього моменту фірма не зможе одержувати прибутки за рахунок впровадження інновацій. У випадку часткового впровадження інновацій в момент зміни ціни до $C1$ та до моменту наступного впровадження (встановлення ціни на рівні $C2$), прибуток складатиме площу прямокутника $CADC1$. Протягом наступного впровадження – прибуток буде $C1EFC2$. Таким чином, під час двокрокового впровадження інновацій підприємство збільшуватиме свій прибуток на величину, що

відповідає площі прямокутника *DEFB*. При цьому стимулом монополіста виступатиме повільне з великою кількістю кроків впровадження інновації, а кроком впровадження слугуватиме часовий лаг регулювання тарифів, та, загалом, регулювання цін зменшує стимул до інновацій, оскільки зменшує віддачу від них [38, с. 670]. Обмеження інновацій знижує продуктивність праці, а також унеможливорює появу стимулів для підвищення продуктивності праці. Як зазначається у [38, с. 670] протягом 1956-1974 рр. сукупний приріст продуктивності залізничної галузі Канади склав 3,3%, за той же самий період при відсутності інновацій у США – лише 0,5%. Натомість, як зазначають Баумоль та Віліг у своїй роботі [343], внаслідок дерегулювання залізниці у США у період з 1981 по 1985 рр. у споруди залізниці, будівництво та ремонт колії були проінвестовані 27 млрд дол., а у рухомий склад та інше обладнання – 30 млрд дол.

Умовою лібералізації ціноутворення також має бути застосування **конкурсних процедур** закупівлі та виключення протекціоністських норм законодавства, які покращують положення одних суб'єктів господарювання порівняно з іншими та є потенційною основою для опортуністичної поведінки регульованих суб'єктів та/або державних органів.

Конкурсні процедури закупівлі мають застосовуватися для всіх ресурсів, що сприятиме зниженню цін на продукцію. Конкуренція в закупівлях сприятиме самоконтролю учасниками один одного у процедурному плані, що означає часткове перекладання ризику контролю при закупівлях з регулюючих органів на постачальників продукції [5].

На сьогодні ст. 2 Закону України, який регулює особливості закупівель для окремих сфер діяльності [167], підприємства залізниці, що надають послуги користування залізничною інфраструктурою, здійснюють закупівлю робіт (послуг) на конкурсній основі керуючись загальним законом, що регулює державні закупівлі [164], проте абзацом 5 п. 1 ч. 1 ст.4 окремого закону [167] передбачено виключення, під яке підпадає природний монополіст на залізничному транспорті у сфері перевезень, за яким таким підприємствам надається право здійснення закупівель без застосування процедур визначених загальним законом щодо державних закупівель

[167, 164]. Тобто, існує неоднаковість у застосуванні умов закупівлі товарів, робіт, послуг для залізничних підприємств. Додатково, згідно із Законом України «Про природні монополії» [170] та «Зведеного переліку суб'єктів природних монополій» (станом на 11.02.2016 [66]) ПАТ «Укрзалізниця» та її підприємства є суб'єктами природних монополій у 4 сферах, а сфера, яка підпадає під конкурсні закупівлі є обмеженішою, що також створює неоднаковість та диспропорцію у застосуванні умов закупівлі товарів, робіт, послуг.

Наступною умовою лібералізації ціноутворення в досліджуваних секторах є **активна конкуренція** та створення основ для її розвитку (див. рис. 2.7).

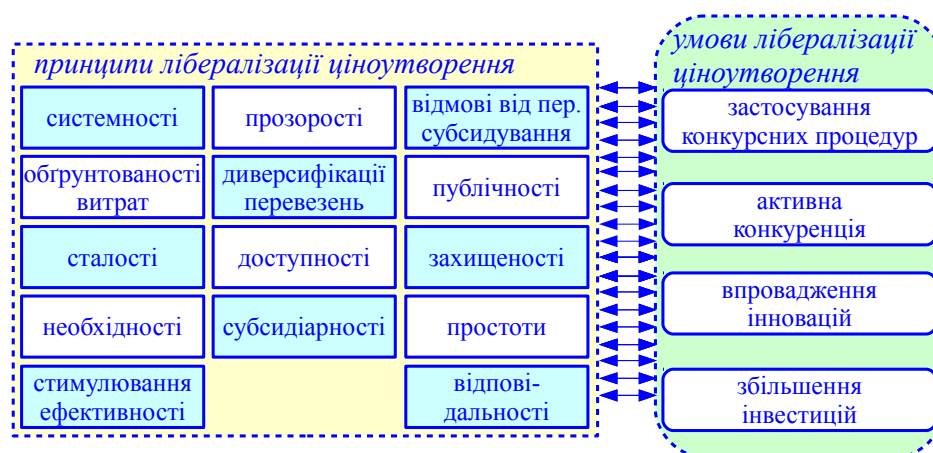


Рис. 2.7 Принципи та умови лібералізації ціноутворення в потенційно конкурентних секторах діяльності підприємств залізничного транспорт

Джерело: складено автором

В зв'язку з цим, очевидно, що існуватимуть проблеми, пов'язані із впливом основного домінуючого гравця на залізниці на ринок та конкуренцію. Такий вплив на ринок є особливим видом порушення роботи ринкового механізму, яким у багатьох країнах займаються конкуренційні органи. Ось чому в багатьох країнах існують окремо органи, які регулюють конкуренцію в цілому і в залізничній галузі. Застосування адвокатування конкуренції дозволить попередньо встановлювати правила для чіткого визначення умов, які сприятимуть конкуренції, замість застосування *ex-post* каральних заходів за поведінку, що спрямована на обмеження конкуренції. Практика введення конкуренції на природно монопольних ринках

показує, що домінуючі гравці продовжують домінувати на них, оскільки окремі види діяльності залишаються у стані природної монополії. Тому запровадження дієвої та активної конкуренції у багатьох країнах світу проходить важче і з більшими ускладненнями. Важливим є контроль з боку конкуренційного органу за зловживаннями домінуючих гравців залізничного транспорту, створення та запровадження процедур виділення і використання специфічних активів на недискримінаційній основі.

Отже, були визначені наступні умови лібералізації ціноутворення в потенційно конкурентних секторах діяльності залізничних підприємств: збільшення інвестицій, впровадження інновацій, застосування конкурсних процедур, активна конкуренція. А також – такі принципи лібералізації ціноутворення в досліджуваних секторах: необхідності, обґрунтованості витрат, простоти, прозорості, публічності, стимулювання ефективності, відповідальності, системності, субсидіарності, захищеності, диверсифікації перевезень та гнучкості, сталості, доступності, відмови від перехресного субсидування (див. рис. 2.7).

2.3 Роль адвокатування конкуренції у створенні умов для лібералізації ціноутворення

В попередніх пунктах дисертаційної роботи доведено, що під адвокатуванням конкуренції у сфері діяльності підприємств залізничного транспорту слід розуміти діяльність суб'єктів конкурентної політики, яка пов'язана зі зміцненням конкурентного середовища або створенням конкурентних основ такого середовища в разі його відсутності шляхом використання механізмів, які не відносяться до системи примусу щодо дотримання встановлених правил та орієнтовані головним чином на обізнаність щодо переваг конкуренції, в тому числі і за рахунок впливу на інші державні органи.

У звіті ICN (Міжнародна конкуренційна мережа) зазначається, що якраз однією із сфер, де заходи щодо адвокатування конкуренції були успішними є сектор

транспорту, який посідає 3-тє місце за успішністю заходів з адвокатування (1, 2 місце – телекомунікації та електроенергетика) [274, с. 69].

Для дослідження адвокатування конкуренції необхідно розглянути його суб'єктно-об'єктний склад.

За аналогією з юридичною наукою і на підставі визначення адвокатування конкуренції його суб'єктами, як складової конкурентної політики, будуть виступати особи, діяльність яких спрямована на об'єкти адвокатування конкуренції. Під особами розуміються юридичні та фізичні особи, так і їх об'єднання (державні органи та органи місцевого самоврядування, суб'єкти господарювання, об'єднання громадян, спілки підприємців, тощо), на яких спрямоване адвокатування конкуренції, як діяльність, виходячи із наданого вище визначення.

Суб'єктами адвокатування конкуренції будуть виступати об'єкти конкурентної політики у частині, яка за змістом діяльності відноситься до адвокатування конкуренції. До об'єктів адвокатування відносять: державні органи (Кабінет Міністрів України) та органи місцевого самоврядування, суб'єкти господарювання, суди, законодавчі органи (Верховна Рада України), ЗМІ, бізнес-спільнота (асоціації, спілки підприємств та ін.), галузеві регулятори (Національні комісії та ін.) тощо [4, 16, 76, 96, 191, 244, 288, 286, 274, 298, 329].

Для того, щоб зрозуміти, яку роль відіграє адвокатування конкуренції, потрібно визначити, як воно впливатиме на ті чи інші сфери, та як цей вплив буде проявлятися.

Так відповідно до методології оцінки ефективності у діяльності управління з справедливої торгівлі Великобританії (Office of Fair Trading, OFT) адвокатування конкуренції може справляти наступний вплив (див. табл. 2.2).

З огляду на наведені позитивні наслідки адвокатування конкуренції можна говорити про те, що адвокатування конкуренції, як один із факторів, що впливає на лібералізацію ціноутворення в досліджуваних секторах, відіграє позитивну роль у створенні умов лібералізації ціноутворення. Одним із способів оцінки результативності адвокатування конкуренції є визначення ступеня впливу антимонопольного органу на процес проектування та затвердження законодавчих актів, про що зазначають Моросанова А. А., Мелешкіна А. І., Фатіхова А. Ф. [111].

Вплив, який може справляти адвокатування конкуренції за методологією OFT Великобританії

Назва впливу	Зміст впливу
Вимірюваний ефект ціни	В даному випадку адвокатування конкуренції здійснює таке втручання, за рахунок якого не допускається запровадження анти-конкурентного регулювання та здійснюється впровадження про-конкурентних умов на ринках. Виграш споживача в цьому випадку буде складатися з двох частин. Перша частина виграшу буде складати ту частину, яка формується за рахунок зниження ціни та купівлі за цією ціною об'єму послуг, який надавався при анти-конкурентному регулюванні. Друга частина буде складати ту частину, яка складає збільшення об'єму послуг, оскільки послуги стають доступнішими при зменшеній ціні
Рівень продукції та рівень сервісу	Посилення конкуренції може проявлятися в кращій якості продукції та кращому обслуговуванні клієнтів. Аналіз поведінки шляхом опитування споживачів та розгляду скарг споживачів дозволить виявити масштаб та проблеми на ринку, а також яким чином більш ефективна конкуренція дозволить вирішити деякі з них. Дослідження споживачів також можуть використовуватись для оцінки якості та рівня обслуговування
Розширення асортименту продукції	Адвокатування конкуренції може привести до посилення конкуренції та принести також виграш споживачам за рахунок збільшення асортименту продукції, хоча це досить складно оцінити. Наприклад, економічний ефект від розширення асортименту продукції оцінювався групою авторів [282] та було виявлено, що розширення асортименту продукції може бути значно більшим джерелом отримання виграшу споживачами, ніж приріст ефективності від розвитку конкуренції. Тобто, існує складність виявлення результату впливу адвокатування конкуренції [321]
Вплив на інновації	Посилення конкуренції може також сприяти інноваціям. Інновації можуть посилюватися конкуренцією, оскільки за рахунок конкурентного тиску створюються стимули для фірм інвестувати в НДДКР, щоб вижити та диференціювати свою продукцію від інших виробників. Крім того, конкуренція може сприяти перетоку знань. З іншого боку, в деяких випадках конкуренція може спричинити зменшення величини отримуваних прибутків, що в свою чергу призведе до зменшення наявності вільних коштів для фінансування інновацій. Вплив адвокатування конкуренції може бути важко визначити не тільки на величину інновацій, а також і напрям ефекту [321]
Вплив на зовнішнє середовище	В результаті впливу адвокатування конкуренції на ефективність та інновації, в деяких випадках посилення конкуренції може приводити до позитивного впливу на оточуюче середовище. Наприклад, якщо споживачу важлива продукція, що є екологічно якісною, то виробник такої продукції матиме стимули вкладати кошти для того, щоб пропонувати на ринку продукцію з кращими екологічними характеристиками [321]

Джерело: складено автором за [282, 321]

Основним же методом аналізу результативності адвокатування конкуренції є індивідуальний підхід до конкретних законопроектів, актів, політик тощо. Методика аналізу має враховувати специфіку галузі, особливості нормативно-правової бази та досвід емпіричних досліджень [111]. Для розуміння практичної площини адвокатування конкуренції доцільно буде розглянути практику адвокатування розвинених країн.

В США задачами з адвокатування конкуренції займаються дві державні структури: Федеральна торгова комісія (FTC) та Антитрестівський відділ Міністерства юстиції США (The United States Department of Justice Antitrust Division (DOJ)).

На сайті Міністерства юстиції США зазначено, що роль DOJ полягає перш за все в тому, що «конкуренція є центральним організуючим принципом американської економіки, її збереження та просування є важливими цілями відділу» [337, р. 284].

Зусилля з адвокатування DOJ спрямовуються на «зміцнення ринків та збереження економічної свободи та справедливості» [337, р. 284]. В свою чергу, на сайті FTC вказано, що «коли суди, урядові установи або інші організації здійснюють розгляд справ та приймають стратегічні рішення, які можуть негативно впливати на споживачів та конкуренцію, FTC може запропонувати допомогу шляхом застосування експертних заключень та листів з адвокатування» [337]. У цих питаннях FTC надає свій досвід та виступає за політику, яка захищає споживачів та розвиток конкуренції. На підставі звернень від зацікавлених осіб FTC може розпочати розслідування або вжити інших заходів [337]. Виходячи з цього стає зрозумілий механізм застосування адвокатування конкуренції через FTC (рис. 2.8).

У випадку, якщо не буде існувати FTC на шляху прийняття стратегічних рішень, то вони прийматимуться без врахування захисту конкуренції. DOJ виконує 3 головні функції [337, р. 6-7, р. I-2-I-3] (табл. 2.3). Тобто, покладена на DOJ діяльність є чітко окресленою і адвокатування конкуренції одна з головних функцій цього підрозділу.

В Японії адвокатуванням конкуренції займається орган, який має назву Японська Комісія зі справедливої торгівлі (Japan Fair Trade Commission, JFTC).

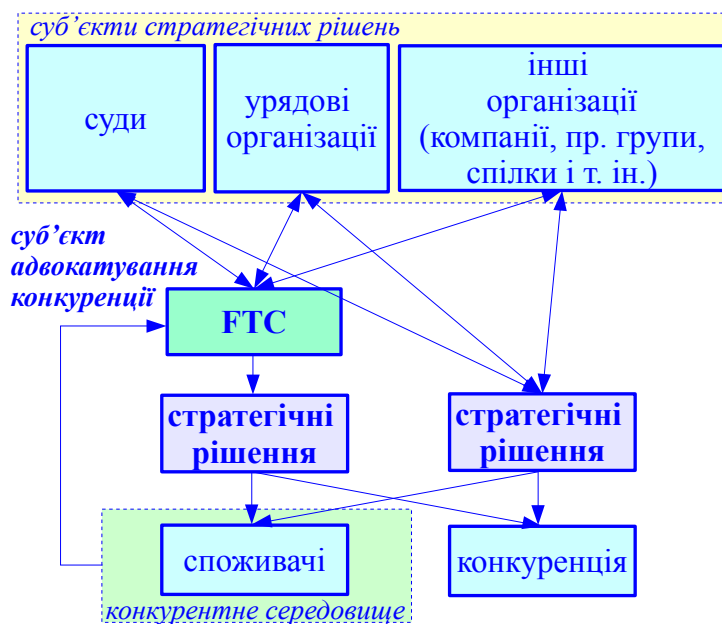


Рис. 2.8 Механізм застосування FTC у якості суб'єкту адвокатування конкуренції

Джерело: складено на підставі [337]

За визначенням Йошихіса Такахаші (Yoshihisa Takahashi) адвокатування конкуренції є важливим, оскільки: воно відіграє важливу роль в процесі представлення антимонопольного органу та створення правил регулювання ринкових відносин, інфорсмент конкурентного законодавства посилюється при здійсненні заходів з адвокатування, належне адвокатування конкуренції є запорукою ефективних регуляторних реформ [277].

В діяльності JFTC виділяється 5 пріоритетних напрямків: просування адвокатування конкуренції, забезпечення виконання антитрасту, забезпечення справедливої конкуренції, підтримка дискусій щодо огляду антимонопольного закону, просування ролі JFTC на міжнародному рівні [277]. Як результат сталих та постійних зусиль з адвокатування конкуренції у діяльності JFTC в доповіді Мічію Хамада (Michiyo Hamada) вказується, що кількість картелей зменшилася з 1079 у 1966 р. до 28 у 2010 р. [303]. Ще одним прикладом застосування адвокатування, який наводиться Хамада, є ситуація 2000 р. у Японії зняття бар'єрів доступу на ринок користувачів високовольтною електроенергією, але це не стало запорукою чесної та вільної конкуренції.

Функції Антитрестівського відділу Міністерства юстиції США

№	Функції	Деталізація функцій (в тому числі)
1	загальний кримінальний та цивільний інфорсмент федеральних та антитрестівських законів та інших законів, що стосуються захисту конкуренції та заборони на обмеження торгівлі та монополізацію;	
2	втручання або участь у слуханнях щодо антитрестівських законів чи конкурентної політики до початку розгляду адміністративними органами антитрестівських законів або конкурентної політики;	
3	адвокатування конкурентної політики перед іншими відділами уряду, включаючи [337, 111]:	розробку і пропозицію законопроектів щодо антимонопольного законодавства та конкуренції в цілому, а також здійснення консультативної діяльності при необхідності у відповідних справах, що надходять від Конгресу чи інших відомств;
		консультування президента, департаментів та інших органів виконавчої влади щодо конкурентної складової урядових заходів;
		підбір даних і підготовку звітів на вимогу Конгресу або міністра юстиції з метою підтримки і дотримання принципів конкуренції в рамках системи вільного підприємництва

Джерело: складено автором за [337, 111]

Після цього спільними зусиллями JFTC та Міністерства економіки, торгівлі та промисловості Японії було видано спільні рекомендації учасникам щодо видів незаконної поведінки тощо. Поряд з прогресом лібералізації відбуваються і зміни цих рекомендацій [303].

Загалом же, адвокатування конкуренції є ефективним методом посилення інфорсменту конкурентного законодавства та сприяє розвитку конкурентного середовища на ринках.

Заходи з адвокатування конкуренції необхідно застосовувати до появи сталих та довгострокових позитивних ефектів в економіці, що стає запорукою вдалих національних реформ.

Навіть, на таких розвинених ринках як у США для конкурентного органу визначено таку функцію як «розробка і пропозиція законопроектів щодо антимонопольного законодавства та конкуренції в цілому», якщо це такий важливий пріоритет для розвинутих ринків, то для країн, що перебувають у процесі ринкового становлення це повинно бути першочерговою задачею.

Поряд з теоретичним визначенням адвокатування конкуренції та конкурентної політики слід з'ясувати, які саме напрями діяльності адвокатування конкуренції можливо здійснювати спираючись на існуюче законодавство в Україні.

Відповідно до ст. 10 ГКУ [43], яка визначає основні напрями економічної політики, одним із її напрямків визначено антимонопольно-конкурентну політику. Зазначено, що антимонопольно-конкурентна політика спрямовується на створення оптимального конкурентного середовища діяльності господарюючих суб'єктів при дотриманні під час їх взаємодії недопущення проявів взаємної дискримінації, зокрема, у сфері монопольного ціноутворення та за рахунок зниження якості продукції, послуг, чи сприяння зростанню ефективної соціально орієнтованої економіки [43]. Тобто, у самому визначенні політики поєднуються дві складові: антимонопольна та конкурентна політики. Це суперечить попереднім теоретичним обґрунтуванням, за якими антимонопольне законодавство – це складова конкурентної політики, а не окремий вид політики. Однак, антимонопольно-конкурентна політика спрямована на створення *оптимального конкурентного середовища*, тому в цій

частині дане визначення співставне з теоретичними визначеннями конкурентної політики.

Ч. 3 Ст. 19 ГКУ зазначається, що контроль та нагляд державою в сфері монополізму та конкуренції здійснюється з питань додержання антимонопольно-конкурентного законодавства [43].

Ст. 41 ГКУ [43] визначає приналежність до «антимонопольно-конкурентного» законодавства. За визначеннями ГКУ контроль та нагляд щодо конкурентної політики (антимонопольно-конкурентної політики за ГКУ) обмежується лише питаннями додержання відповідного законодавства. Втрачається та не деталізована функція щодо створення та підтримки конкурентного середовища.

В Законі України «Про Антимонопольний комітет України» ст. 3 визначаються завдання Антимонопольного комітету України (АМКУ) [137]. Зазначено, що основними завданнями АМКУ є «участь у формуванні та реалізації конкурентної політики в частині...» [137]. Тобто, з однієї сторони на протипагу визначення ГКУ застосовується інший термін, з другої – завдання АМКУ визначаються в частині конкурентної політики [137]. Термінологічна колізія призводить до ускладнення розуміння, який орган є відповідальним за конкурентну політику держави в цілому та специфікацію і визначення конкурентної політики як такої.

Серед завдань АМКУ ст. 3 закону [137] визначається, що сфера створення конкурентного середовища обмежується лише сферою державних закупівель.

Так само розглядаючи Закон України «Про Кабінет Міністрів України» (п. 1, ч. 4, абзац 4 ст. 20) [165], Указ Президента України «Про Міністерство економічного розвитку та торгівлі» (п. 4, ч. 1) [166] можна дійти висновку, що не на один державний орган *de facto* (в явному вигляді) не покладена функція щодо ініціації та створення конкурентного середовища в широкому розумінні. Крім того, не існує законодавчого закріплення поняття «адвокатування конкуренції».

Необхідно закріпити законодавчо поняття «адвокатування конкуренції» та наділити, розширити або специфікувати відповідно до сутності цього поняття відповідними функціями певних суб'єктів конкурентної політики (антимонопольний орган та ін.).

Така пропозиція відповідає зазначеному у «Добровільному експертному огляді конкурентного законодавства та конкурентної політики України» виконаному ООН зауваженню, що «...програма адвокатування має бути офіційно затверджена АМКУ» [339, с. 54].

Фахівець з Організації економічного співробітництва та розвитку (ОЕСР) Джон Кларк (John Clark) наводить чотири основні напрямки (форми), в яких конкурентне відомство може здійснювати діяльність щодо адвокатування: приватизація; законодавство, державна політика та реформи регулювання; конкурентна політика в регулюванні та формування культури конкуренції [286].

В межах напрямку приватизації в багатьох країнах, що розвиваються, існує значна участь держави у державних підприємствах. Реформи спрямовані на приватизацію таких державних підприємств. В такому процесі значну роль повинно відігравати конкурентне відомство. Важливо, щоб приватизація не стала самоціллю, в результаті якої державні підприємства перетворяться лише в приватні. Конкурентне відомство повинно бути зацікавлене безпосередньо брати участь в процесі приватизації, в тому сенсі, що створення конкурентних ринків на самому початку – це запорука відсутності порушень в подальшому після завершення приватизації [286].

Дж. Кларком зазначається один із варіантів, як цього можна досягнути: конкурентне відомство повинно мати право бути повідомленим про приватизацію та мати змогу формувати умови щодо дотримання конкуренції в угоді про приватизацію, а також право вимагати змін в разі недотримання умов щодо конкуренції. Загалом активна участь та здійснення діяльності з адвокатування конкуренції в процесі приватизації є вкрай важливою для країн, що розвиваються [286].

Щодо другого напрямку у законодавстві та державній політиці конкурентне відомство при адвокатуванні конкуренції повинно мати такий дієвий механізм, який дозволить оцінювати вплив законодавчих рішень та ініціатив органів влади на конкуренцію. Велика роль належить конкурентному відомству при здійсненні державою різних видів політики, лібералізації торгівлі, державних закупівель та ін. [286].

Щодо другого напрямку Дж. Кларком підкреслюється, що один з найбільш значимих напрямків адвокатування конкуренції має зосереджуватися на регуляторній реформі або дерегулюванні, особливо в країнах, що розвиваються. Так, зазначається, що дерегуляція і приватизація таких галузей як телекомунікації, електроенергетика, дороги, залізниці, повітряний транспорт, порти є вкрай важливим. В цьому напрямку адвокатування конкуренції повинно бути зосереджено при приватизації таких галузей на запровадженні конкуренції максимально, де це можливо та в тих сегментах, де можлива конкуренція. В цих сегментах повинна існувати можливість для доступу інших конкурентів. Підкреслюється також, що діяльність щодо адвокатування конкуренції є ефективною, коли в цьому питанні роль конкурентного відомства є формалізованою [286].

Під напрямками конкурентної політики в регулюванні та культурі конкуренції мається на увазі по суті просвітницька діяльність та взаємодія з різними інституціями щодо пропагування конкуренції шляхом проведення конференцій, круглих столів, публікації брошур та інформаційних буклетів, видання щорічних звітів, публікації досліджень ринку та технічних документів, Web-сторінки, семінари для різних фахівців та ін. [286].

Отже, для підприємств залізничного транспорту доцільне впровадження напрямку адвокатування, за якого при дерегуляції впроваджується конкуренція у всіх можливих для цього сегментах.

Тепер, за АМКУ *de jure* закріплені такі напрямки адвокатування: надання порад уряду із законодавства (НПА) та інших аспектів конкурентної політики і діяльність із обізнаності суспільства щодо переваг конкуренції [288].

В ч. 4 ст. 20 Закону [137] наведено перелік органів, що наділені владними повноваженнями, які мають погоджувати з АМКУ будь-які проекти нормативно-правових актів та власних рішень, які вироблені в процесі своєї діяльності та можуть вплинути на конкуренцію, в тому числі і від Президента України, КМУ, чи інших органів влади, як передбачено ч. 3 ст. 7 Закону [137]. Таке зобов'язання розповсюджується на будь-який орган, дії якого можуть не допустити, усунути,

обмежити або спотворити конкуренцію на ринках, при встановленні і зміні правил поведінки компанії та загалом при їх створенні, а також при концентрації.

Відповідно до Звіту АМКУ [69] не існує статистики, яка частина актів, що була погоджена та розглянута може впливати на конкуренцію.

АМКУ не має повноважень самостійно подавати законодавчі пропозиції безпосередньо до Верховної Ради України, оскільки не входить в коло суб'єктів подання відповідно до ст. 93 Конституції України [86].

Незважаючи на деяку законодавчу обмеженість АМКУ, він може подавати свої пропозиції стосовно положень впливу на конкуренцію до комітетів ВРУ (ч. 3 ст. 20-1 Закону [137]), а також проекти актів щодо напрямків конкурентної політики до КМУ (ч. 5 ст. 20-1 Закону [137]). Ще одним інструментом адвокатування конкуренції АМКУ є можливість надавати всілякі рекомендації та пропозиції компаніям до моменту запуску механізму інфорсменту (п. 5 та 14 ч. 3 ст. 7 Закону [137]).

Також АМКУ вбудований у двосторонній механізм взаємодії з органами влади та місцевого самоврядування, адміністративно-господарського управління та контролю у питаннях, що стосуються розвитку конкуренції, в тому числі при розробці програм конкуренції (ч.1, ч. 2 ст. 20 Закону [137]).

Діяльність АМКУ при адвокатуванні конкуренції в напрямку, який стосується її просування, полягатиме у контактах з різними професійними колами (діловими, правничими, науковими), участі у конференціях, дискусіях, семінарах та інших заходах, а також спілкуванні за допомогою веб-сторінки, наданні щорічних звітів, взаємодії із ЗМІ тощо.

Розглянута практична площина щодо дій АМКУ в сфері адвокатування конкуренції дозволяє зробити висновок, що формально АМКУ має можливість здійснювати діяльність, яка є напрямками адвокатування конкуренції. Однак якщо така діяльність здійснюється, необхідно здійснити її нормативне визначення та специфікацію, що відсутнє на сьогодні у законодавстві, а також представляти статистичні висновки щодо такої діяльності. Також необхідно розширювати повноваження конкурентного органу в частині дизайну (проектування) законодавства

з метою реалізації, власне, задачі щодо створення конкурентного середовища там, де воно відсутнє.

Можливо, необхідно при нормативному закріпленні адвокатування конкуренції, задач з адвокатування, напрямків діяльності з адвокатування у законодавстві поряд з конкурентним органом діяльність з адвокатування покласти на додатковий спеціальний орган в сфері транспорту.

У тексті проекту Загальнодержавної програми розвитку конкуренції (ЗПРК) в Україні на 2014-2024 рр. відсутнє будь-яке згадування щодо адвокатування конкуренції [186]. Також будь-яке посилання на адвокатування конкуренції відсутнє у переліку завдань та заходів з виконання ЗПРК в Україні на 2014-2024 рр. [62].

Таким чином, під адвокатуванням конкуренції у сфері діяльності підприємств залізничного транспорту будемо розуміти діяльність суб'єктів конкурентної політики (антимонопольного органу та спеціального органу в сфері транспорту), яка пов'язана зі зміцненням конкурентного середовища або створенням такого середовища шляхом використання механізмів, які не відносяться до системи примусу щодо дотримання встановлених правил та орієнтовані головним чином на обізнаність щодо переваг конкуренції, в тому числі і за рахунок впливу на інші державні органи.

На жаль, на сьогодні відсутні публікації та дискусії щодо заходів адвокатування конкуренції на залізничному транспорті. Питання щодо адвокатування конкуренції на залізничному транспорті згадується лише у статті авторів [82]. Особливо актуальним питання адвокатування конкуренції є з точки зору застосування при реформуванні залізничного транспорту.

Запровадження адвокатування конкуренції сприяє вирішенню проблем щодо запобігання порушенню законодавства про захист економічної конкуренції, що дозволить відмовитись від витрачання коштів на застосування інфорсменту законодавства та санкцій за його порушення, крім того, зменшить необхідність ex-post діяльності щодо корегування поведінки економічних агентів в сторону конкурентної на ринку. Більш того цінові та нецінові позитивні ефекти можуть допомогти збільшити добробут споживачів через зниження цін, збільшення асортименту та якості товарів та послуг, посилення інноваційної діяльності.

Враховуючи останнє, адвокатування конкуренції повинно займати значну частину у діяльності не лише органів, що відповідальні за провадження конкурентної політики у державі, а також суб'єктів господарювання, представників громадськості та ін. Чим більша кількість осіб буде залучена до діяльності щодо адвокатування конкуренції, тим ефективнішими будуть напрямки адвокатування конкуренції.

Важливо, щоб адвокатування конкуренції не обмежувалося лише формальною просвітницькою діяльністю щодо переваг конкуренції на ринках, проведенням освітніх заходів та консультацій з питань конкуренції для різних груп суб'єктів, а також оприлюдненням інформації про стан законодавства, яке стосується конкуренції, а було спрямоване на створення та розробку законодавства та правил щодо конкуренції або створення конкурентного середовища як такого. Важливо здійснювати дослідження ринків для зміни регулювання, його сфер, моделей перед застосуванням примусу. Саме в цьому буде полягати активна сторона діяльності щодо адвокатування конкуренції.

2.4 Обґрунтування концептуальних засад лібералізації ціноутворення в потенційно конкурентних секторах діяльності залізничних підприємств

Для здійснення лібералізації ціноутворення в потенційно конкурентних секторах діяльності підприємств залізничного транспорту потрібне розуміння ідеї (задуму), яка слугуватиме основою для змін, пов'язаних з лібералізацією ціноутворення. Виразом ідеї (задуму) виступає концепція, тому обґрунтування концептуальних підходів лібералізації ціноутворення дозволить здійснити кроки з лібералізації ціноутворення у певних напрямках.

Поняття концепція набуває різних значень (див. табл. 2.4). У вимірі лібералізації ціноутворення під концепцією слід розуміти провідний задум, що визначає стратегію дій у забезпеченні прогресивного розвитку досліджуваних процесів. У п. 1.4 дисертаційної роботи ми дійшли висновку, що потрібно розуміти

під лібералізацією ціноутворення в потенційно конкурентних секторах діяльності підприємств залізничного транспорту.

Таблиця 2.4

Визначення поняття «концепція»

Джерело визначення	Визначення «концепції»
<i>Філософський словник</i> (Шинкарук В. І. (гол. ред.) та ін.) [246, с. 301]	система понять про ті чи інші явища, процеси; спосіб розуміння, тлумачення якихось явищ, подій; головний задум у науковій діяльності людини
<i>Економічна енциклопедія</i> (Мочерний (відп. ред.) та ін.) [53, с. 51]	сукупність поглядів, спосіб розуміння, тлумачення окремого предмета дослідження, явищ і процесів, провідна ідея їх системної теоретико-методологічної характеристики; провідний задум, що визначає стратегію дій у здійсненні реформ, програм, планів
<i>Словарь современных экономических терминов</i> (Райзберг Б. А., Лозовский Л. Ш.) [189, с. 163]	генеральний задум, що визначає стратегію дій при здійсненні реформ, проектів, планів, програм; система поглядів на процеси та явища в природі та в суспільстві

Джерело: складено автором на підставі [53, 189, 246]

Зважаючи на отримане розуміння, під концепцією лібералізації ціноутворення на послуги залізничних підприємств будемо розуміти провідний задум, що визначає стратегію дій у послабленні державного регулювання ціноутворення з поступовим розширенням меж економічної свободи щодо встановлення цін на продукцію підприємств залізничного транспорту, яка створюється у потенційно конкурентних секторах, у створенні для них таких умов господарювання, які стимулювали б розвиток конкуренції, в тому числі й шляхом її адвокатування.

Концепція лібералізації ціноутворення в досліджуваних секторах стане основою для вироблення рішень, які будуть використані для створення державної політики в цій сфері, тому концепція має бути орієнтована на стейкхолдерів та ґрунтуватися на суспільних інтересах [230]. Під стейкхолдерами розуміємо зацікавлених у процесі лібералізації індивідів (або їх групи), які «впливають...і зазнають зворотного впливу» від процесу лібералізації [47, с. 106].

У випадку лібералізації ціноутворення має виключатися сценарій заміни на залізниці регульованого державного на нерегульованого приватного монополіста (п. 1.4 дисертаційної роботи). Для цього необхідне виключення виникнення т. зв. «інституційних пасток». На думку О. Літвінова та Н. Літвінової інституційні пастки

– це формальне виконання, імітація, ігнорування та «м'яке» виконання чинного законодавства, які можуть виникати при будь-яких видах реформ, зокрема, при регуляторній реформі [95].

Формалізація підходів для концепції має враховувати передумови, фактори, принципи та умови лібералізації ціноутворення в досліджуваних секторах. Базуючись на принципах лібералізації, для реалізації принципу стимулювання ефективності та самоокупності підприємств залізничного транспорту потрібно створювати відповідні правила, що сприятимуть зниженню витрат, а також запроваджувати «противитратні» методи ціноутворення, за яких учасники перевезень зменшуватимуть витрати, що враховуються при ціноутворенні. Правильність висловлених позицій збігається із думкою висловленою одним із архітекторів «квазіринкових» реформ та професором *LSE* Джуліаном Ле Грандом (Julian Le Grand): «Ніщо так не мобілізує, як перспектива повної відсутності споживачів вашої послуги» [94, с. 65].

Для реалізації принципу необхідності потрібне здійснення специфікації та захисту прав власності, забезпечення компенсування недоотриманих доходів шляхом впровадження механізмів компенсації (субсидування, державне замовлення, «прямі платежі», фонд універсальних послуг) збиткових перевезень. Фонд універсальних послуг – це механізм компенсації, що забезпечує відшкодування витрат через суспільні фонди. Він передбачений ст. 21 Директиви 2002/22/ЄС Європейського парламенту та Ради від 07.03.2002 р. про універсальні (термін застосовується з 1992 р.) послуги та права користувачів стосовно електронних мереж зв'язку і послуг [115]. Найуспішнішими прикладами використання універсальних послуг є реалізації у таких країнах, як США, Австралія, Франція, Канада, Бразилія, Індія, Нова Зеландія, Чилі, ПАР, Пакистан [115]. В існуючих актах регулювання сфери природних монополій відсутні реальні механізми компенсації. Так, реальний механізм компенсації не передбачений ст. 15 Закону України «Про ціни та ціноутворення» за надання послуг за цінами нижче економічно обґрунтованого розміру із джерел коштів відповідних бюджетів для суб'єктів, що встановлюють державні регульовані ціни [184].

Реалізація принципу необхідності вимагає використання інструменту аналізу вигід та витрат застосування регулювання, який у ЄС практикується як оцінка регулюючого впливу (ОРВ) або аналіз регулюючого впливу (АРВ).

Для реалізації принципу прозорості необхідне здійснення регламентації процесів щодо захисту, специфікації та розмиття прав власності, покращення регулювання, удосконалення можливості доступу всіх зацікавлених осіб до процесу зміни регулювання. Так, у разі реалізації змін щодо лібералізації ціноутворення в досліджуваних секторах необхідне створення можливості доступу потенційних учасників до процесу змін, забезпечення гласності щодо запроваджуваних змін та враховування позиції учасників, для унеможливлення дискримінації «аутсайдерів» домінуючими гравцями ринку. Окремим важливим елементом прозорості має стати облік усіх субсидій (прямих та непрямих), витрат і доходів, пов'язаних із наданням субсидованих послуг, на основі МСФЗ та визнаних методів розподілу витрат за напрямками діяльності із підтвердження їх аудиторським висновком [54].

Необхідне забезпечення превалювання норм Закону України «Про захист економічної конкуренції» (у сфері конкуренції) над положеннями окремих галузевих законів, оскільки для сфери природних монополій основним законом залишається Закон України «Про природні монополії» [54]. Рішення органів тарифного регулювання, що приймаються в межах закріплених за ними повноважень, можуть за певних умов вступати у протиріччя з вимогами антитрасту (табл. 2.5). У протиріччі міститиметься також факт «природного монополізму» ПАТ «Укрзалізниця» у декількох сферах, що можна побачити у Звіті [67].

Для реалізації принципу публічності необхідне забезпечення можливості доступу стейкхолдерів до процесу обговорення змін (лібералізації ціноутворення) та впливу на зміни (безпосередньо або через представників), а також впровадження антикорупційних механізмів з метою зменшення тіньових складових (тіньової ренти) у діяльності залізничних підприємств.

Реалізація принципу відповідальності вимагатиме практичної визначеності щодо компетенцій органу регулювання, щодо функцій та повноважень стейкхолдерів лібералізації, щодо санкцій за результати змін.

Можливі протиріччя у рішеннях органів, що регулюють природні монополії з антимонопольним законодавством

Ознаки порушення <i>Закону України «Про захист економічної конкуренції»</i>	Кваліфікація практики	Практика регулювання	Протиріччя при регулюванні тарифів
кваліфікація за п.1 ч.2 ст.13 закону , який визначає зловживання монопольним становищем у вигляді встановлення цін або умов придбання (реалізації) товарів, які б не встановлювалися за умов значної ринкової конкуренції – тобто перевищення цін (тарифів) над сумою необхідних витрат виробництва та прибутку	монопольно високі ціни (тарифи)	регулюються на основі витратних методів	щодо експертизи та обґрунтування витрат (змінних, на інвестування)
та ж сама (п.1 ч.2 ст.13 закону)	монопольно високі/низькі ціни (тарифи)	перехресне субсидування	щодо врахування відхилення цін (тарифів) від величини обґрунтованих витрат
кваліфікація за п.2 ч.2 ст.13 закону , який встановлює зловживання монопольним становищем у вигляді застосування різних цін (інших умов) до рівнозначних угод з покупцями (продавцями) без об'єктивних причин	не обґрунтовані (економічно чи технологічно) ціни (тарифи) на товари, створення дискримінаційних умов (<i>цінова дискримінація</i>)	ціни (тарифи) залежать від певних характеристик покупців (споживачів) (<i>цінність (класи вантажу)</i>)	при застосуванні різних рівнів цін (тарифів) для різних груп споживачів

Джерело: розроблено автором на підставі [2, 161]

Реалізація принципу відповідності полягатиме у недопущенні ринкових деформацій, таких як роздуття витрат, а також роздуття фонду оплати праці. Свого часу розмір фонду оплати праці для природних монополістів регламентувався постановою КМУ від 1 квітня 1999 р. № 525 «Про Порядок визначення сум, що вносяться до бюджету підприємствами-монополістами у 1999 році у зв'язку з перевищенням розрахункової величини фонду оплати праці» (аналогічний акт 1998 № 423) [169]. Подібний підхід був би правильним і для працівників органу регулювання.

Для реалізації принципу обґрунтованості витрат потрібне створення противитратних механізмів. На сьогодні, норми законодавства щодо витрат природних монополістів мають недоліки. В Ч. 2 ст. 9 Закону України «Про природні монополії» [170] перераховані види витрат, які враховуються у цінах (тарифах) на товари суб'єктів природних монополій. Цей перелік витрат встановлено для двох випадків: для стимулюючого регулювання та для ситуації регулювання «в іншому разі». Саме для ситуацій, відмінних від стимулюючого регулювання, не вказується серед видів витрат «регуляторна база активів» та «регуляторна норма доходу». Також на сьогодні відсутні єдині вимоги щодо класифікації витрат для цілей ціноутворення; складу витрат, які можуть бути відшкодованими за рахунок тарифів на послуги суб'єктів природних монополій; формування прибутку у складі тарифу; розподілу планових витрат та очікуваного прибутку для їх відшкодування в тарифах різних груп споживачів; вибору структури та видів тарифів для їх застосування при нарахуванні плати споживачам; методів регулювання тарифів; механізмів індексації тарифів [92].

Реалізація принципу обґрунтованості витрат полягатиме у забезпеченні швидкій медіації неузгодженостей у регуляторі (на сьогодні відсутній). Цьому сприятимуть адвокатування конкуренції, проактивні (*ex-ante*) заходи, сучасні методи ціноутворення, мінімізація ефекту «захоплення регулятора» (*regulatory capture*).

Реалізація принципу простоти для прискорення лібералізації полягатиме у створенні простих (проте деталізованих) правил (процедур), в застосуванні регуляторної «гільйотини», застосуванні практик кращого регулювання.

При лібералізації ціноутворення «гільйотина» полягатиме у швидкому перегляді значного об'єму НПА та надання недійсності механізмам, які економічно неефективні, за яких регулювання пов'язане зі значними витратами. Регуляторна «гільйотина» була розроблена в Швеції у 1980 р. та широко застосовується у багатьох країнах для «фільтрації» непотрібних нормативних актів. Так, у Мексиці «гільйотина» була застосована для зменшення кількості непотрібних ліценцій та дозволів у підприємстві [104].

В Україні в якості прикладу для гільйотини можна навести наступний: на сайті ВРУ (станом на жовтень 2016 р.) викладена поточна редакція постанови КМУ від 29 лютого 1996 р № 262 «Про затвердження Положення про Державну адміністрацію залізничного транспорту (ДАЗТ) України» [125], хоча відповідно до постанови КМУ від 25 червня 2014 року № 200 «Про утворення публічного акціонерного товариства «Українська залізниця» [182] з моменту утворення товариства, ДАЗТ як юридична особа повинна припинити існування, а, отже, повинні втрачати і чинність всі нормативні акти, що пов'язані з її діяльністю.

Для реалізації принципу захищеності потрібно адвокатування конкуренції, яке дозволяє створити та підвищити освідомленість учасників ринку (або потенційних учасників) про переваги конкуренції, а також створити такі умови (правила та політики), які сприятимуть активізації конкуренції. Для реалізації цього принципу також потрібне створення процедур захисту нових та потенційних учасників ринків у формі прийнятих актів.

Необхідно здійснювати удосконалення кодифікованих актів (Цивільний, Господарський та ін. кодекси, Статут залізниць України (ним визначаються обов'язки, права і відповідальність залізниць, а також суб'єктів користування їхніми послугами) для залізничних підприємств. Статут залізниць важливий, оскільки ним визначається порядок взаємовідносин та основні умови перевезення (п. 2 постанови Кабінету Міністрів України № 457 від 6 квітня 1998 р. [159]). У вказаних актах відсутній окремий вид договору щодо надання послуг з використання інфраструктури залізничного транспорту (договір щодо послуг інфраструктури). Причиною цього є не відокремлення природно монопольної та потенційно конкурентної компоненти.

Визначеності не додає відсутність чіткого розмежування в законодавстві між поняттями робіт, послуг та продукції. Відсутність договорів щодо послуг інфраструктури не дозволяє визначити перелік робіт та послуг, прав та обов'язків, порядок, форму та вид оплати робіт та послуг, які включатимуться до цих договорів.

Реалізації принципу захищеності потребує забезпечення захисту контрактних прав та відносин для недопущення зловживання ринковою владою домінуючими гравцями ринку.

Для реалізації принципу відмови від перехресного субсидування потрібно дотримання інтересів учасників процесу лібералізації. Відповідно до економічної частини (компонента) Угоди про Асоціацію між Україною та ЄС існують певні вимоги до державних компаній та компаній зі спеціальними та ексклюзивними правами, зокрема, до природних монополій. Так, у межах державної політики, що стосується цих компаній не повинно існувати суперечностей між цією політикою та законодавством про конкуренцію. Така політика має не допускати викривлень конкуренції через зловживання відповідними суб'єктами своїм домінуючим становищем, узгоджені дії та концентрацію. За вимогами економічної частини Угоди про Асоціацію державні монополії комерційного характеру зобов'язані протягом 5-ти років після набуття чинності цією угодою припинити крос-субсидування, а також усунути інші не виправдані відмінності щодо постачання або закупівлі товарів між юридичними та фізичними особами [54].

Для реалізації принципу відмови від перехресного субсидування потрібно зменшення ринкових бар'єрів та створення недискримінаційного доступу до ключових потужностей (у формі законодавчого акту).

Для реалізації принципу сталості потрібно введення запобіжників, що відповідають за сталість. Ними можуть виступати декларування зміни цін для запобігання їх необґрунтованого підвищення.

Сталість у лібералізації ціноутворення сприятиме ціновій стабільності, яка створить «тверде» підґрунтя для керованості процесів в економіці та нейтралізує інфляційні очікування економічних агентів. Економічні агенти отримують мотивацію заробляти, а не зберігати кошти [100].

Реалізація принципу доступності полягатиме у створенні зрозумілих для стейкхолдерів правил процесу лібералізації, щоб зміни не були нівельовані, та забезпеченні процедури доступу до вироблення конкретних рішень.

Для реалізації принципу системності необхідне врахування взаємозв'язку та взаємовпливу між всіма сферами, що прямо або опосередковано впливають на ціноутворення. Застосування системного підходу має покривати не лише ціноутворення, а також сфери, що пов'язані та впливають на нього.

В реалізації принципу системності слід враховувати, що ПАТ «Укрзалізниця» є суб'єктом природних монополій у 4-х сферах, які стосуються залізничних колій (та пов'язаних об'єктів інфраструктури), передачі електроенергії (місцевий рівень мереж), водопостачання та водовідведення, транспортування теплової енергії (за інформацією у Зведеному переліку суб'єктів природних монополій станом на 22.01.2016 р. [67]). Вказані сфери регулюються різними органами, які здійснюють їх регулювання.

Додатково до вказаних вище сфер регулюються суміжні з ними ринки. Регулювання одночасно декількох товарних ринків природних монополій у межах одного суб'єкту породжує ефект, внаслідок якого ціна на кінцевий результат основного виду діяльності компанії (сфера, що регулюється) буде формуватися, включаючи результати інших видів діяльності (сфери, що також регулюються). Тобто, накладання одних сфер (товарних ринків) на інші спричинятиме накладання одного регулювання на інше (або іншими словами на одну ітерацію накладається друга ітерація регулювання). Звідси, постає питання, чи не буде таке «ітераційне» регулювання (кожний ринок регулюється різними методами, способами, формами) для комплексного суб'єкта породжувати збільшення витрат. Крім того, якщо в процесі виробництва продукції (товарів, робіт, послуг) до її ціноутворення застосовуватиметься «найкраще» регулювання, а для її виробництва використовуватиметься продукція, до ціноутворення якої застосовуватиметься інше «гірше» регулювання, то на виході буде існувати закладений в процесі «системний» недолік. Крім того, при «ітераційному» регулювання будуть враховуватися одні й ті ж елементи витрат, активи та інші складові, що закладаються під час визначення

економічно обґрунтованої собівартості декілька разів. Описані сторони ітераційного регулювання є дещо подібними із врахуванням одного об'єкту оподаткування для утворення кількох різних баз оподаткування для різних податків (див. ст. 23 Податкового кодексу України [122]).

Виключення негативних ефектів «ітераційного» регулювання може досягатися за рахунок лібералізації ціноутворення досліджуваних секторів.

Реалізації принципу системності полягатиме в області тарифів (їх рівня) у системному контролі у разі впровадження тарифних змін, оскільки тарифні зміни (випадок лібералізації ціноутворення в досліджуваних секторах) чутливо впливають на конкуренцію на суміжних ринках та добробут кінцевих споживачів.

Високий рівень тарифів природно монопольних секторів може призводити до послаблення конкуренції в потенційно конкурентних секторах та навпаки. На конкуренцію в регульованих секторах може впливати поєднання заниженої ціни на кінцевий продукт фірми (перевезення для залізниці) разом із завищеною регульованою ціною («*margin squeeze*» в практиці ЄС та «*price squeeze*» у практиці США [2]) на проміжний продукт (послуги інфраструктури для залізниці).

Крім, саме, рівнів тарифів ключовим залишається і співвідношення їх складових, що також підлягає врахуванню при лібералізації ціноутворення. Низький рівень вагонної складової прогнозовано призведе до передчасного зносу рухомого складу та відсутності стимулів для його оздоровлення, як з боку домінуючої фірми, так і для потенційно нових фірм.

Реалізація принципу субсидіарності в досліджуваних секторах полягатиме у запровадженні механізму перегляду сфер регулювання.

На сьогодні сфери регулювання, а також інші питання регулювання відносин, що виникають на товарних ринках визначаються ст. 28 ГКУ [43] та Законом України «Про природні монополії» [170].

Згідно з п. 1 ст. 5 Закону України «Про природні монополії» підлягає регулюванню діяльність залізниці, що загалом стосується використання об'єктів інфраструктури (колій, вокзалів та ін.) [170], а п. 1 ст. 2 закону регулюється діяльність на суміжних з природно монопольними ринках.

Залізниця надає послуги перевезень пасажирів та вантажів, які також підлягають регулюванню, оскільки за ст. 6 закону [170] є суміжними із природно монопольними ринками. Згідно з ст. 8 закону [170] регулювання розповсюджується на тарифи, доступ споживачів та інші умови [170]. Для регульованих сфер діяльності за ст. 7 галузевого закону [170] передбачено такий засіб регулювання, як ліцензування.

Додатковим бар'єром-обов'язком (п.2 ст. 10 закону [170]) є вказівка на неможливість щодо вчинення дій, які б могли призвести або призведуть до неможливості надання послуг, які знаходяться під режимом регулювання. Такий обов'язок є ніщо інше, як вказівка на прямий бар'єр виходу з ринку для суб'єктів природних монополій.

В п. 1.2 дисертаційного дослідження зазначалися 2 умови (ознаки), при виконанні яких до суб'єкта господарювання буде застосований режим державного регулювання.

В формулюваннях переліку суб'єктів природних монополій [67] існують розбіжності (недоліки) у порівнянні з дефініціями галузевого закону, а саме: назва «найменування товару (товарна група)» розбігається із певними «сферами діяльності» закону [170]. Розбіжності дефініцій призводять до розбіжностей у їх змістовному наповненні при застосуванні.

Наступна неоднозначність полягає у тому, що однією із умов застосування режиму регулювання для сфер діяльності суб'єктів природних монополій визначено присутність у Зведеному переліку суб'єктів природних монополій, в той час, як для суміжних ринків така умова відсутня. Іншими словами, для суміжних ринків існує одноступеневий характер визначення питання застосування режиму регулювання, а для сфер суб'єктів природних монополій – двоступеневий характер.

Крім того, на сьогодні для природних монополій на залізниці немає поділу (виділення) послуг ключових потужностей. Для перевезень такими ключовими потужностями будуть послуги користування залізничною інфраструктурою. Для послуг постачання електричної енергії (2-га сфера залізниці, як монополізм місцевого рівня) ключовими потужностями виступатимуть передавальні та розподільчі

потужності (лінії електромереж місцевого рівня, які включають трансформаторне обладнання), за виключенням передавальних потужностей національного масштабу. У випадку послуг постачання води та водовідведення (3-тя), транспортування теплової енергії (4-та) ключовими потужностями виступатимуть передавальні потужності відповідно води та теплової енергії.

Відсутність ринку ключових потужностей унеможлиблює їх специфікацію та захист як окремих послуг.

Відсутність ринку послуг ключових потужностей, їх специфікації та закріплення у договорі є підставою виникнення порушень з боку недобросовісних суб'єктів правовідносин. Питання щодо змісту ключових потужностей («основного обладнання», доктрина базових інфраструктурних об'єктів, доктрина Броннера (Bronner's)) та специфіку при діяльності природного монополіста представлені у роботі автора [210]. Крім того, на сьогодні у зв'язку з відсутністю ринку послуг ключових потужностей відсутній як вид договір надання послуг з використання інфраструктури залізничного транспорту.

Для реалізації принципу субсидіарності потрібно також удосконалення ієрархії регулювання, використання само- та со-регулювання.

Для реалізації принципу диверсифікації перевезень та гнучкості потрібно впровадження гнучких програм та механізмів моніторингу їх ефективності та коригування. Важливо мати можливість моніторингу та коригування процесу перевезень, запровадження сучасних моделей управління процесом перевезень, удосконалення сервісного обслуговування клієнтів.

Проведені дослідження дозволяють дійти висновку про необхідність розробки та реалізації заходів, спрямованих на забезпечення ефективності процесів лібералізації ціноутворення в потенційно конкурентних секторах діяльності підприємств залізничного транспорту.

Висновки до розділу 2

Відповідно до поставленої мети були отримані такі наукові та практичні результати.

1. Зміни при лібералізації ціноутворення мають базуватися на принципах, враховувати фактори впливу та умови. Фактори впливу досліджені за допомогою факторів, що враховувалися у різних галузях економіки (електроенергетика, повітряний транспорт та ін.) під час їх лібералізації на різних рівнях. Посилення позитивного та мінімізація негативного впливу факторів через прямий вплив на фактори внутрішнього середовища та адаптацію до факторів зовнішнього середовища сприяє створенню умов, які найкращим чином вплинуть на такі процеси. Сформульовано умови, за яких фактори справляють позитивний вплив на лібералізацію ціноутворення в потенційно конкурентних секторах діяльності залізничних підприємств.

2. Обґрунтовано, що чинниками лібералізації ціноутворення залізничних підприємств виступають принципи, які є результатом дослідження дерегулювання природно монопольних галузей разом з врахуванням особливостей характерних для залізниці. Умови лібералізації ціноутворення враховують ефекти на недоліки, що притаманні природно монопольним фірмам («роздуття витрат», ефект Аверча-Джонсона, «інформаційна асиметрія», «захоплення регулятора»). Врахування вказаних чинників не можливо без адвокатування конкуренції, оскільки застосування адвокатування конкуренції покращує результати лібералізації саме для транспортної галузі за досвідом провідних західних країн.

3. За результатом дослідження адвокатування конкуренції разом із визначенням його сутності і змісту доведено, що в досліджуваних секторах адвокатування конкуренції повинно спрямовуватись на створення та розробку законодавства та правил щодо конкуренції або створення конкурентного середовища як такого. При цьому важливо, щоб адвокатування конкуренції не обмежувалося лише формальною просвітницькою діяльністю щодо переваг конкуренції на ринках, проведенням

освітніх заходів та консультацій з питань конкуренції, а також оприлюдненням інформації про стан конкурентного законодавства.

4. Врахування факторів впливу, принципів та умов лібералізації ціноутворення дозволило обґрунтувати концептуальні засади лібералізації ціноутворення в потенційно конкурентних секторах діяльності підприємств залізничного транспорту шляхом представлення їх у вигляді концептуальної мапи, що містить область нових підходів, методів і механізмів лібералізації; область засобів захисту нових та існуючих учасників процесу лібералізації; область змін функцій, підходів, інструментів регулятора. Концептуальні засади дозволяють визначити напрямки проваджуваних змін при лібералізації ціноутворення.

5. Розроблені концептуальні засади лібералізації ціноутворення будуть виступати основою для розробки методичних аспектів її реалізації у потенційно конкурентних секторах діяльності залізничних підприємств.

Основні результати другого розділу опубліковані в роботах: [196, 197, 198, 195, 200, 201, 202, 203, 204, 210, 211, 212, 213, 214, 215, 216].

РОЗДІЛ 3

РОЗРОБКА СТИМУЛЮЮЧОГО РЕГУЛЮВАННЯ ПРИ ЛІБЕРАЛІЗАЦІЇ ЦІНОУТВОРЕННЯ У ПОТЕНЦІЙНО КОНКУРЕНТНИХ СЕКТОРАХ ДІЯЛЬНОСТІ ЗАЛІЗНИЧНИХ ПІДПРИЄМСТВ

3.1 Визначення стимулів регулювання, які сприятимуть лібералізації ціноутворення підприємствами залізничного транспорту

Зважаючи на сутність та зміст лібералізації ціноутворення в потенційно конкурентних секторах діяльності залізничних підприємств, що розкриті у пункті 1.4 дисертаційної роботи стимули щодо лібералізації ціноутворення будуть існувати у тому випадку, коли на зміну існуючим підходам до регулювання будуть застосовуватися більш сучасні підходи до регулювання, що будуть включати у себе сучасніші практики та механізми регулювання, які дозволять здійснювати поступове дерегулювання ціноутворення, посилювати конкуренцію з точки зору існування цього поняття для природної монополії на залізничному транспорті та загалом забезпечувати «ефективне функціонування» у розумінні цього до Закону України «Про природні монополії» [170].

З економічної точки зору важливим є щоб суб'єкт природної монополії на залізничному транспорті функціонував так, як це б відбувалося при наявності конкуренції. Для цього і потрібно, щоб при лібералізації ціноутворення використовувалися сучасні підходи, практики, механізми та інструменти регулювання, адже будь-яке регулювання повинно за своєю ефективністю бути замінником на ринках природних монополій тих сил, які б формували досконалу конкуренцію у випадку існування для природних монополій конкурентного ринку.

Для формулювання стимулів лібералізації ціноутворення виокремимо їх із стимулів, що існують у сучасних підходах до регулювання.

Слід зазначити, що підґрунтям розуміння стимулів слугує з нашої точки зору розвиток такого напрямку економічної науки як дизайн механізмів та основи нової інституціональної економіки. Саме поняття механізм (дизайн механізм) [305] для

контексту економічної теорії було введено у роботі Нобелівського лауреата з економіки Леоніда Гурвіца (Leonid Hurwicz) у його роботі 1959 р. «Про оптимальність та інформаційну ефективність в процесах розподілення ресурсів» [304]. В цій роботі було започатковано напрямок дизайну економічних механізмів (mechanism design) та сумісність стимулів (incentive-compatible). Далі цей напрямок отримав розвиток у роботах Нобелівських лауреатів Е. Маскіна (Eric Maskin) [317] та Р. Маєрсона (Roger V. Myerson) [320]. В нотації (розумінні) Гурвіца механізм застосовується до будь-якої взаємодії між економічними суб'єктами (акторами) і така взаємодія розглядається як стратегічна гра [305]. Тобто говорячи про дизайн механізму (економічного) потрібно його розглядати в контексті розробки певних взаємодій та реакцій на ці взаємодії. Тому будь-які базові взаємодії при регулюванні ціноутворення з точки зору теорії Гурвіца слід розуміти як сукупність базових (або складних) механізмів, підтвердження про що можна знайти розглядаючи джерела, у яких описується процедура регулювання ціноутворення природних монополій. В якості аналогії сукупності механізмів можна навести такий приклад людського організму, який з одного боку – це складний біологічний механізм, в той же час з точки зору сукупності – людський організм складається з елементарних механізмів, якщо такими вважати його окремі частини (рука, суглоб, кінцівки та ін.).

Враховуючи заданий нами контекст під стимулами будемо розуміти економічні стимули, як сукупність винагород та покарань з метою досягнення певних визначених результатів, які спрямовані на економічне стимулювання, стимулювання конкуренції та ефективності. Наявність певних стимулів дозволяє компаніям отримувати економічні вигоди, додаткові прибутки, підвищувати якість обслуговування та сервісу, зменшувати витрати та ін.

Загалом всі підходи до регулювання природних монополій можна поділити на дві великі групи (системи). Перша група – це регулювання, при якому ціни встановлюються з врахуванням вартості обслуговування (Cost-of service regulation (COS)) [311].

При COS регулюванні ціни (тарифи) встановлюються з врахуванням норми прибутку (граничної рентабельності) до задекларованого рівня витрат або, іншими

словами, встановленням процентної надбавки до середніх витрат. Суб'єктом ініціації перегляду цін (тарифів) виступає (як правило) сама регульована компанія (як і Укрзалізниця). Ціни (тарифи) затверджуються регулятором та не змінюються до їх наступного перегляду.

Аналіз фінансових результатів регульованої компанії відбувається *ex-post*, після моменту споживання та витрачання коштів.

В основі регулювання COS лежать стимули, що пов'язані з капітальними витратами, регуляторним лагом та продажами, ризиками та інноваціями [341, р. 10-14] (цього питання торкалися у розділі 2 дисертаційного дослідження). Оскільки норма рентабельності регулюється, то для підвищення отримуваних доходів компанії потрібно збільшувати продуктивний випуск за рахунок нарощування капітальних ресурсів, що призводить до надмірного «роздуття потужностей». Цей ефект у економічній науці називається ефектом Аверча-Джонсона [278].

Змістом стимулу збільшення продажів є збільшення доходу за рахунок збільшення ресурсів, які необхідні для продажів, тобто здійснення «роздуття витрат» [341, р. 10-14].

Наступним стимулом виступає регуляторний лаг – це період між переглядами тарифів. Якщо протягом цього періоду компанія понесе додаткові витрати, що відмінні від витрат звичайної діяльності, тоді це показник того, що рівень діючих цін (тарифів) не дозволяє покривати додаткові витрати. Наслідком цього буде збільшення частоти звернення до регулятора з метою підвищення цін (тарифів). За умови ефекту «захоплення регулятора» регульованій компанії вигідно часте звернення до регулятора з пропозиціями підвищити тарифи.

Додатковим моментом, що пов'язаний з регуляторним лагом є те, що періодом перегляду тарифів для природних монополій в Україні є один рік, що контрастує з традиційним періодом регулювання у країнах Європи та США у 3 роки.

Ще одним стимулом виступатиме ризик. Під час традиційного регулювання регулятор слідкує за переліком капітальних витрат об'єкту регулювання. Затверджені регулятором витрати відновлюються з прибутку. Такий підхід обмежує регулятора та дозволяє компанії здійснювати витрати, що можуть бути ризиковими або

необґрунтованими та включати невизначеність як таку [341, р. 10-14]. В результаті відбувається роздуття витрат та неефективне використання ресурсів. Підвищення ризику відбувається при використанні у діяльності регульованої компанії послуг, ціни на які також регулюються (див. п. 2.4 положення щодо «ітераційного» регулювання).

Останній стимул пов'язаний з інноваціями [341, р. 10-14]. Тут слід зазначити, що як було доведено у п. 2.2 природний монополіст не має стимулів здійснювати інновації, тобто використовувати такі практики (технології), які можуть з точки зору регулятора призвести до невизначених результатів.

В Україні застосовується один із різновидів методу «витрати+», для якого «базою, до якої застосовують норму прибутку (рентабельність), зазвичай є не вартість активів або сума інвестованого капіталу, а повна собівартість продукції, тобто сукупність витрат у виробництві (реалізації) відповідних послуг» [32], що вносить додаткові перекося у систему регулювання та не сприяє ефективній діяльності суб'єктів природних монополій.

Таким чином, наслідком використання залізничною монополією COS-регулювання є відсутність заохочення до зменшення витрат та ефективної діяльності. Підприємства під час своєї діяльності часто витрачають ресурси марно та неефективно. Крім того, цей метод стимулює збільшувати витрати (матеріальних, фінансових) понад потрібний рівень та призводить до «роздуття витрат (потужностей)» (ефект Аверча-Джонсона [278]). Використання цього методу сприяє «інформаційній асиметрії».

Внаслідок описаних вище особливостей регулювання його використання не сприяє ефективній та прибутковій діяльності монополіста.

Друга група підходів – регулювання засноване на результатах (ефективності, англ. performance-based regulation (PBR) [311, 341]. Це регулювання спрямоване на посилення стимулів до ефективної діяльності, операційну ефективність та зменшення витрат. Також використовується часто назва стимулююче регулювання (incentive regulation) [32].

PBR-регулювання здійснюється у двох формах, а саме механізми Award-penalty mechanisms (APM) та багаторічних тарифних планів (multiyear rate plans (MRP)).

Під час регулювання PBR періодом дії тарифів (цін), протягом якого вони не змінюються (діє заборона (мораторій) на зміни), виступає термін 3-5 років. Регулювання здійснюється для кошика (cap regulation) цін (доходу). Протягом регулювання може здійснюватися автоматичне корегування на рівень інфляції разом із автоматичним врахування стимулюючого параметру, у якому закладене врахування ефективності діяльності компанії. Крім того, під час регулювання відслідковуються витрати (види та/або категорії) з метою стимуляції їх зниження. Головний стимул цього регулювання полягає у тому, що надлишок за рахунок зниження витрат у порівнянні із прогнозними значеннями може використовуватися без погодження з регулятором. Збільшення часового періоду дозволяє фірмі акумулювати більший об'єм коштів за рахунок економії витрат.

У міжнародній практиці при PBR-регулюванні існують різні варіації методів стимулюючого (заохочувального) регулювання: встановлення граничного рівня ціни (коефіцієнтів зміни ціни), встановлення граничного рівня доходу та інші методи тощо [32]. Сферами застосовувалися таких методів є галузі зв'язку, електроенергетики, газу, водопостачання та ін.

У Великобританії регулювання PBR застосовується ще з 1980-х років. Для варіації методу застосовують формулу «RPI-X», тому друга його назва метод «RPI-X». Піонером у застосуванні цього методу була компанії British Telecom [32].

Мета, що ставиться при застосуванні цього методу полягає у зниженні залежності між тарифом та витратами, при одночасному зниженні витрат на послуги компанії [32].

У формулі цього методу присутні дефлятор RPI та індекс (в оригіналі фактор) підвищення продуктивності (X), у якому закладається економія на витратах і підвищення ефективності компанії. Для 1-го року застосування методу розрахунок цін здійснюється за старим методом (наприклад, «витрати+»), а далі за формулою [32]:

$$P_t = P_{t-1} \cdot (1 + RPI_t - X_t - Z_t), \quad (3.1)$$

де P_t – ціна продукції у році t ;

P_{t-1} – базова ціна продукції у попередньому звітному періоді (у році $t-1$);

RPI_t – зміна споживчих цін (дефлятор), що визначається (планується) щорічно відповідальним державним органом і у формулі застосовується у вигляді частки;

X_t – планова величина економії на витратах (фактор ефективності), що визначається регулятором у відсотках і у формулі застосовується у вигляді частки;

Z_t – фактор, який враховує «вплив непередбачуваних обставин і подій, які не залежать від діяльності підприємства» [14], що визначається регулятором у відсотках і у формулі застосовується у вигляді частки.

Метод встановлення коефіцієнтів зміни цін визначає обмеження темпів зміни рівня тарифів як у часовому проміжку, так і у межах темпу інфляції мінус X_t . Стимулом методу є відсутність необхідності вилучення надлишкових прибутків при діяльності, що має тренд на зниження витрат.

Для компаній із застарілою інфраструктурою є необхідність додаткового фінансування. Тоді додатний параметр X_t буде спрямований на забезпечення додаткової частки доходів, які будуть спрямовані на фінансування та розширене відтворення. Практика застосування цього методу у США дозволяла отримувати тарифи нижчі, ніж тарифи за методом «витрати+» [32, 14].

Ефективність практичного застосування методу залежатиме від частоти перегляду тарифів (періоду дії тарифів, див. також ефекти описані у п. 2.2 дисертаційної роботи) та «жорсткості» визначення X_t . Жорсткість полягатиме у можливості щорічного коригування X_t . Якщо підстави для коригування будуть розпливчастими (неоднозначно виписаними) відбуватиметься переривання інвестиційних процесів. Також, регульована компанія спробуватиме завищувати витрати (ефект Аверча-Джонсона) та збільшувати виробничу неефективність [32, 14].

Проблему вишукування та залучення інвестицій вирішують за допомогою інжекції елементу, відповідального за інвестований капітал. Фактично відбувається

вбудовування елемента, що враховує регульовану базу інвестованого капіталу (Regulatory Asset Base – регульована база інвестованого капіталу) у склад системи стимулюючого регулювання і тому вона часто носить назву RAB-регулювання [312].

Регулювання RAB – це система довгострокового регулювання ціноутворення, яка дозволяє залучати інвестиції на модернізацію інфраструктурних об'єктів та стимулювати ефективність суб'єктів природних монополій [275, 312, 335, 225, 117, 71, 13]. При цьому регулюванні у галузь залучають довгострокові інвестиції, знижуються інвестиційні ризики (вартість інвестованого капіталу), відбувається підвищення ефективності операційних та інвестиційних витрат.

Довгострокові параметри регулювання створюють необхідні стимули у компаній до планування та раціонального розподілу можливостей та ресурсів.

Особливість RAB-регулювання полягає у тому, що регульована компанія отримуватиме інвестиції лише у разі задоволення дохідних потреб інвестора. Задоволеність інвестора буде стимулом для нових циклів (раундів) інвестування та можливості отримати «дешеві» кошти. Не виправданість дохідних очікувань інвестора призводитиме до збільшення ризиків та «дорожчання» залучених коштів, а також до звуження кола інвесторів.

Інвестований капітал при RAB складається з початкової величини капіталу (вартість активів регульованої компанії, яка оцінюється аудитором) та нової величини капіталу (вартість інвестиційної програми (проекту) інвестора, що узгоджується з регулятором [13, 71, 117]).

Тарифи для RAB розраховуються зазвичай на строк не менше 5 років, але у разі практиці застосування може бути і інший часовий період дії регулювання. Параметри протягом періоду регулювання не змінюються.

При RAB розрахована необхідна валова виручка (Total Revenue Requirement, TRR) [312, 117, 71] – рівень потрібного (економічно обґрунтованого) доходу компанії, що достатній регульованій компанії на покриття витрат під час діяльності у регульованих секторах (сферах). При цьому величина виручки має покривати виплати на обслуговування залучених коштів (на повернення власного та залученого капіталу)

та інше. Протягом періоду регулювання може відбуватися коригування запланованих показників.

Переваги RAB-регулювання полягають у стимулюванні фірми зменшувати операційні витрати (отримані за рахунок цього доходи залишаються у розпорядженні компанії) та невизначеності, а також захисті прав власності інвесторів (за рахунок збільшеного періоду регулювання). При цьому регулюванні повинна зростати якість послуг. Підставою для цього слугує застосування санкцій та штрафів за погіршення якості надаваних послуг. Збільшений період регулювання покликаний бути стимулом для гравців на ринку перевезень вантажів, оскільки підвищує гнучкість, мінімізує ризики ринкової невизначеності та посилює мотиви самовибору (рис. 3.1).

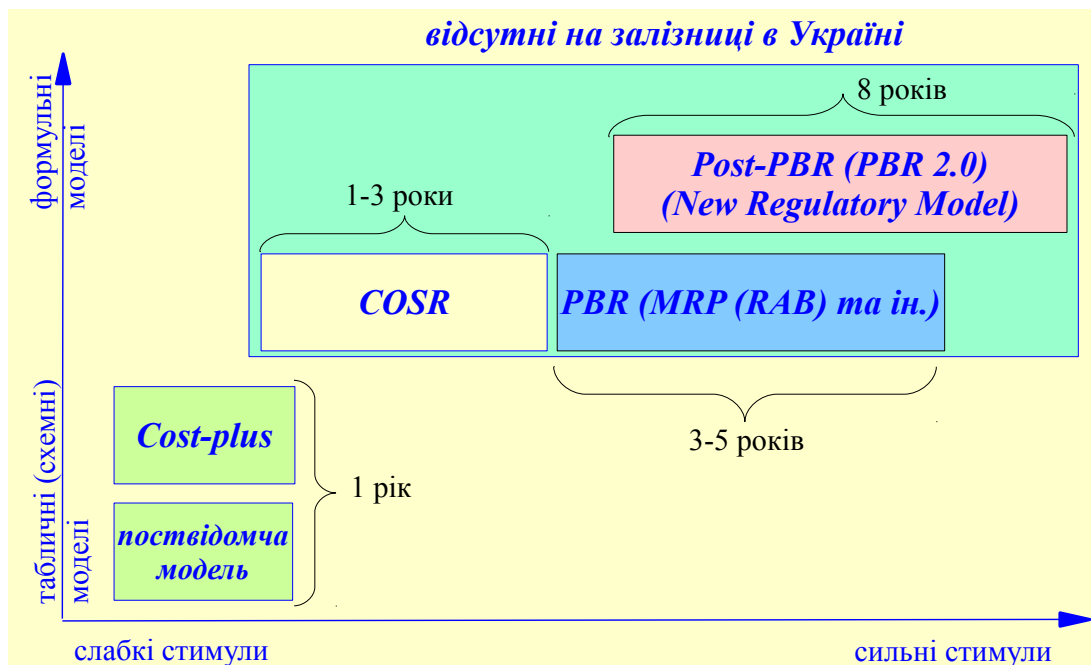


Рис. 3.1 Зміна стимулів регулювання для різних моделей регулювання

Джерело: складено автором на підставі [309, 311]

Додатковим стимулом пропонується включити при розробці регулювання тарифне меню та/або сценарії [309, 331]. Тарифне меню та/або сценарії в процесі лібералізації ціноутворення дозволяють пропонувати стейкхолдерам набір сценаріїв (сценарне планування), меню загальних елементів регулювання (напрямок profit sharing contract), меню складових обраного регулювання (menu of profit sharing contract, menu regulation). Це збільшить на нашу думку гнучкість у відносинах учасників перевезень.

Відмінністю регулювання RAB та COS-регулювання є момент визначення параметрів регулювання, для RAB вони визначаються *ex-ante* (до початку застосування регулювання), а для COS – фактично *ex-post*. Крім того, коло суб'єктів визначення параметрів (інвесторів, представників компанії, регулятор, аудиторів) для RAB ширше, ніж коло для COS. Оскільки параметри регулювання RAB визначаються *ex-ante*, то доцільним є додатково у вигляді стимулів (рис. 3.2) застосовувати *ex-ante* інструменти конкурентної політики, в тому числі адвокатування конкуренції.

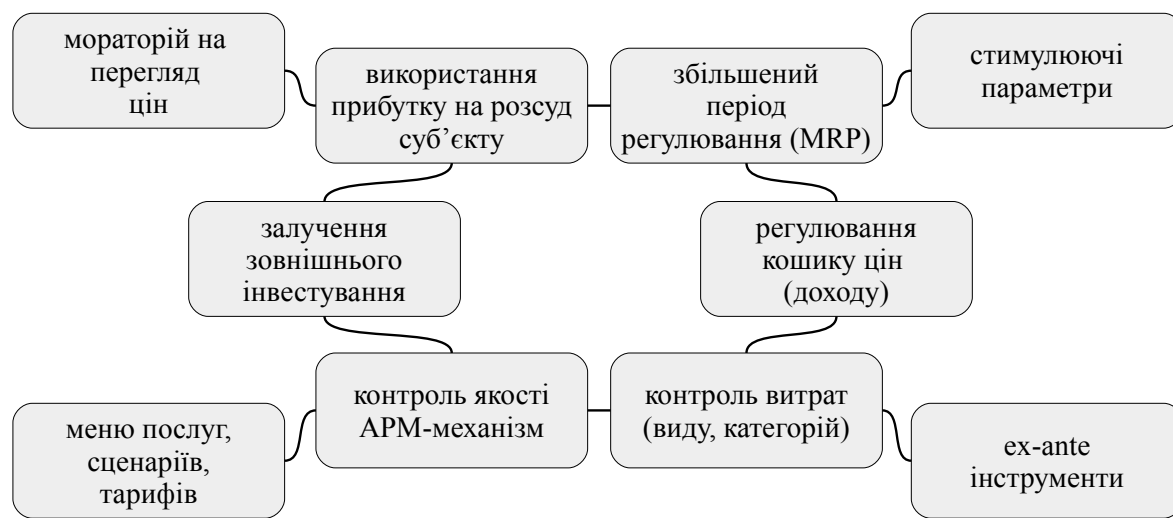


Рис. 3.2 Стимули при лібералізації ціноутворення

Джерело: складено автором

Отже, виділяємо такі стимули, які сприятимуть лібералізації ціноутворення при розробці стимулюючого регулювання:

- мораторій на підвищення цін (тарифів) протягом періоду регулювання;
- можливість використання прибутку на розсуд компанії між контрольними строками перегляду цін (тарифів);
- збільшений період регулювання по відношенню до застосування старих методів регулювання;
- застосування стимулюючих параметрів;
- можливість залучати стороннє фінансування для залізничних підприємств;
- застосування регулювання цінового кошика або/та доходу;

- існування контролю якості послуг та системи санкцій при погіршенні якості послуг;
- відслідковування витрат (по видах і категоріях), для стимулювання їх використання;
- застосування меню послуг, сценаріїв, регулювання;
- застосування *ex-ante* інструментів конкурентної політики (адвокатування конкуренції та ін.) тощо.

Отримані стимули у графічному вигляді представлено на рис. 3.2. Дослідження необхідних змін у законодавстві для усунення недоліків та протиріччя для лібералізації ціноутворення у потенційно конкурентних секторах діяльності підприємств залізничного транспорту, в тому числі адвокатування конкуренції необхідно здійснити у наступному пункті дисертаційної роботи.

3.2 Нормативно-правове удосконалення та адвокатування конкуренції щодо лібералізації ціноутворення у потенційно конкурентних секторах діяльності залізничних підприємств

Для здійснення вироблення рекомендацій та пропозицій щодо нормативно-правового удосконалення та адвокатування конкуренції потрібно спиратися на концептуальні засади лібералізації ціноутворення у досліджуваних секторах (див. рис. 3.3). Звідси напрямки, у яких буде здійснюватися вироблення рекомендацій та пропозицій сформулюємо наступним чином (див. рис. 3.4).

Для лібералізації ціноутворення в потенційно конкурентних секторах діяльності підприємств залізничного транспорту необхідно виокремлення природно монопольної та потенційно конкурентної компоненти галузі залізничного транспорту, оскільки на сьогодні такого виокремлення не існує. Виокремлення компонентів необхідно робити з визначенням та наповненням їх видами діяльності і послуг, а також враховувати недоліки існуючої класифікації видів діяльності (вказано в п. 1.2 дисертаційного дослідження).



Рис. 3.3 Концептуальна мапа лібералізації ціноутворення у досліджуваних секторах

Джерело: складено автором

Напрямки змін законодавства при лібералізації ціноутворення в потенційно конкурентних секторах діяльності

Здійснити виокремлення монопольної та потенційно конкурентної компоненти	<ul style="list-style-type: none"> • Виділення видів діяльності та видів послуг, що будуть відноситися до даних компонент • Впорядкувати нові відносини (порядок доступу до інфраструктури, новий вид договору по використанню інфраструктури, зміст та склад відносин і т. ін.) • Зміни у кодифіковані акти, Закон України «Про залізничний транспорт»
Ліквідувати недоліки та дублювання повноважень та функцій органів влади при регулюванні	<ul style="list-style-type: none"> • Розмежування та дублювання функцій різних Міністерств при управлінні залізничною галуззю та регулюванні тарифоутворення
Використання сучасних практик регулювання	<ul style="list-style-type: none"> • Застосування сучасних механізмів при регулюванні (smart regulation, регуляторна гільйотина) <ul style="list-style-type: none"> • Класифікація галузей на законодавчому рівні • Вдосконалення порядку встановлення та оприлюднення тарифів • Створення незалежного регулятора, ліквідація існуючих конфліктів інтересів при регулюванні
Впровадження адвокатування конкуренції	<ul style="list-style-type: none"> • Створення структурної одиниці у складі органів влади, що буде відповідати за напрацювання нормативно-правової бази та адвокатування конкуренції <ul style="list-style-type: none"> • Нормативне закріплення відповідального за запроваджені зміни <ul style="list-style-type: none"> • Закріплення діяльності з адвокатування конкуренції • Створення кодифікованих актів з конкуренції
Інституційні зміни при регулюванні	<ul style="list-style-type: none"> • Розвиток інституту роз'яснень та рекомендацій (guidelines) • Впровадження торговельних політик, компласнів, кодексів ділової поведінки, меморандумів • Формалізація та впорядкування процедур (типові договори та ін.) <ul style="list-style-type: none"> • Програми «звільнення від відповідальності»
Стимулюючі методи регулювання	<ul style="list-style-type: none"> • Склад витрат, формування доходів, фінансового результату <ul style="list-style-type: none"> • Вибір можливих структур тарифів (формульні) <ul style="list-style-type: none"> • Зміна періоду регулювання • Механізм врахування відповідності якості послуг • Чорний список витрат, система штрафів за порушення
Зміна підходів визначення собівартості	<ul style="list-style-type: none"> • механізм попередження роздуття витрат та потужностей • механізм стимулів (стимулювання) ефективної діяльності • механізм попередження марного витрачання доходів (прибутків)
Зміна механізму визначення пільг та знижок	<ul style="list-style-type: none"> • Ліквідація ручних механізмів визначення знижок та пільгових тарифів • Впровадження системи попередження ризиків порушення антимонопольно-конкурентного законодавства <ul style="list-style-type: none"> • Вбудова відповідних компонент у дизайн системи тарифоутворення
Збільшення економічної свободи при регулюванні	<ul style="list-style-type: none"> • Впровадження тарифного меню <ul style="list-style-type: none"> • Впровадження сценаріїв • Впровадження сезонних тарифів • Впровадження динамічних тарифів

Рис. 3.4 Напрямки змін законодавства

Джерело: власна розробка

Для покращення регулювання, як у процедурному, так і в плані матеріальної кваліфікації норм, необхідно існування на рівні Закону класифікації галузей економіки, як того вимагають положення ст. 260 ГКУ [43]. Здійснення класифікації (видів діяльності) на рівні Закону України «Про природні монополії» полягатиме у визначенні критеріїв віднесення певних видів діяльності до відповідних компонент. Це відповідатиме реалізації заходів згідно з принципом прозорості, як одним із принципів лібералізації ціноутворення у досліджуваних секторах.

Виділення природно монопольної та потенційно конкурентної компоненти здійснюється разом з трансформацією відносин між суб'єктами залізничної галузі. Трансформація відносин полягає у зміні та впорядкуванні відносин і правил між гравцями галузі. Переформатування відносин (в тому числі економічних) вимагає виділення окремої категорії класифікації договорів – договору на послуги доступу до інфраструктури. Види договорів за ЦКУ (купівля-продаж, прокат, оренда та ін.) впорядковують певні відносини, тому для впорядкування нових відносин (є результатом виділення монопольної та потенційно конкурентної компоненти) мають бути специфіковані. Пучок нових відносин, на нашу думку, формує складну сукупність, яка може бути впорядкована або у межах декількох договорів (оренда або користування рейковим шляхом, користування іншими об'єктами інфраструктури, користування системами сигналізації і т. ін.), або у межах комплексного договору.

Специфіковані та визначені відносини між учасниками ринку перевезень (нормативна класифікація) сприятимуть лібералізації ціноутворення, оскільки існування прозорих правил на ринку буде позитивним сигналом для потенційного входження нових учасників. Окремим договором на послуги з доступу до інфраструктури визначатимуться права та обов'язки сторін, ціна послуг, санкції за порушення зобов'язань та ін. Наявність такого договору покращить регулювання.

Виділення окремої категорії класифікації договорів (на послуги з доступу до інфраструктури) пропонується шляхом доповнення ЦКУ [255] окремою главою, яка визначатиме новий вид договору або шляхом доповнення глави 64 кодексу (щодо перевезень) новими статтями. Так, окремою статтею необхідно визначити загальні

положення про надання послуг доступу до інфраструктури, а також визначити предмет, зміст, порядок, умови оплати, строки та інші умови договору.

Потребуватиме розкриття змісту діяльності (при наданні послуг з доступу до інфраструктури) шляхом внесення змін до глави 32 ГКУ [43]. Розкриття змісту такої діяльності дозволить розкрити зміст прав та обов'язків суб'єктів при укладенні цього виду договору, що сприятиме лібералізації ціноутворення.

Потребує змін і кодифікований акт залізниць (Статуту залізниць України) [159], оскільки за багатьма своїми положеннями не відповідає потребам сучасності (станом на 2018 р.). Положення Статуту мають визначати мінімальний (необхідний або достатній) перелік послуг та робіт відповідно до договору на послуги з доступу до інфраструктури.

Потребуватиме прийняття акт у формі Правил (або регламенту) регулювання порядку доступу і надання послуг з використання інфраструктури. Актом мають бути унормовані процедури щодо: переліку документів необхідних для отримання послуги з використання інфраструктури; процедура звернення до володільця інфраструктури; вказівка на орган (або суб'єкт) відповідальний за надання послуг; перелік технічних умов для отримання послуг; порядок та строки укладення договору на послуги з доступу до інфраструктури і т.д. Регламентація вказаних процедур унеможливить дискримінацію при наданні послуг учасників перевезень, що сприятиме лібералізації ціноутворення.

Для недопущення зловживань та запобігання порушенням конкуренційного законодавства необхідно затвердження типової (публічної) форми договору надання послуг з доступу до інфраструктури з визначенням істотних умов договору.

При ухваленні нової редакції Закону України «Про залізничний транспорт» та створенні декількох суб'єктів ринку перевезень (у розумінні терміну «перевізник» (див. п. 1.1, 1.2 дисертаційної роботи), необхідно визначення, розкриття змісту та закріплення складу послуг у відношенні до «локомотивної тяги», оскільки (п. 1.2 роботи) доводилося, що діючим нормами не передбачено вид діяльності результатом якого були б ці послуги. Окремим актом у формі Правил (або регламенту) може бути визначений порядок регулювання надання послуг локомотивної тяги.

Реалізація вказаних пропозицій сприятиме лібералізації ціноутворення у досліджуваних секторах, оскільки пропозиції сприятимуть реалізації принципу необхідності та захищеності.

Впорядкування відносин при лібералізації ціноутворення має відбуватися розповсюджуючись на відносини та повноваження органів влади усіх рівнів (сфера встановлення тарифів на залізниці).

Заважає лібералізації ціноутворення застосування різних дефініцій та змістовного наповнення понятійного апарату при нормативному регулюванні, а також одночасне існування декількох дублюючих НПА, що вносить додаткові колізії у регулювання залізничних підприємств. Уваги заслуговують існуючі протиріччя у формуванні політики, що пов'язана із ціноутворенням на залізничному транспорті. Крім того, незважаючи на те, що закон щодо природних монополій діє з 2000 року досі не ліквідовані недоліки регулювання природних монополій. Більш детально аналіз недоліків повноважень органів влади, що пов'язані із залізничним транспортом та встановленням цін на залізничному транспорті наводиться у Г.1 та на схемі рис. Г.2.1 додатку Г.

Для того, щоб використовувалися та діяли прості та зрозумілі всім зацікавленим особам правила (процедури) необхідно застосування кращих практик регулювання (better/smart regulation), а також їх процедура перегляду у межах простого і ефективного механізму. Наприклад, регуляторна гільйотина суто для транспорту та природних монополій. Вона може існувати в межах доповнення загальних галузевих процедур. Це сприятиме лібералізації ціноутворення у досліджуваних секторах, оскільки дотримуватиметься відповідність реалізації принципу простоти.

Має бути змінений порядок встановлення цін (тарифів) на послуги природних монополій, оскільки нормами Закону України «Про природні монополії» не передбачений обов'язок регуляторів (або органів, що виконують їх функцію) оприлюднювати проекти рішень про зміни тарифів [170], що призводить до неможливості стейкхолдерами прийняти участь при обговоренні проектів актів регулюючого характеру [136]. Видається доцільним доповнення ч. 3 ст. 9 Закону України «Про природні монополії» нормою, що враховуватиме, що «ціни (тарифи)

мають бути обґрунтованими, об'єктивними, прозорими, недискримінаційними, а проекти рішень про їх встановлення повинні бути оприлюднені регуляторами або органами, що здійснюють регулювання, не пізніше як за місяць до їх запровадження шляхом розміщення на офіційних сторінках органів у мережі Інтернет». Крім того, можна зобов'язати органи регулювання монополій здійснювати розгляд всіх пропозицій від стейкхолдерів зміни тарифів (цін) разом із повідомленнях їх про результати. Таким чином, почута позиція стейкхолдерів сприятиме лібералізації ціноутворення у потенційно конкурентних секторах.

Серед пропозицій, які дозволятимуть вирішити питання визначеності компетенцій галузевого регулятора (визначення функцій та повноважень учасників процесу лібералізації), а також для удосконалення можливості доступу всіх зацікавлених осіб до процесу регулювання пропонується подолати «конфлікт інтересів», при якому галузеве відомство (Міністерство інфраструктури) у будь-який спосіб зацікавлене підвищувати прибутковість лише «відомчих» підприємств залізничного транспорту, що знаходяться у сфері управління Міністерства.

В цьому випадку, цілком природно, що відомство не зацікавлене у появі реальної конкуренції з підвідомчим підприємствам, оскільки це може вплинути на їх дохідність та докладання зусиль з пошуку оптимальних управлінських рішень, зниження собівартості, упорядкування видатків тощо. Фактично, підвищення дохідності підвідомчих підприємств зводиться лише до постійного підвищення тарифів на їх послуги.

Подальша затримка із створенням незалежного регулятора, наявність проблем в галузі, можуть призвести до кризового стану і матимуть непередбачувані негативні наслідки як на її подальше функціонування, так і на інші галузі економіки, що залежать від послуг залізниці.

Діяльність функціонуючих на сьогодні Національних комісій (у сфері енергетики та комунальних послуг, у сфері зв'язку та інформатизації), свідчить, що підготовча робота по нормотворчому і методичному забезпеченню діяльності регулятора потребує не менше року, тому, оскільки на сьогодні рішення щодо утворення незалежного регулятора в галузі залізничного транспорту ще не прийнято

(станом на квітень 2017 р. проект відповідного закону направлений на доопрацювання суб'єкту законодавчої ініціативи [187], новий проект Закону України «Про залізничний транспорт» ще знаходиться на розгляді у Верховній Раді України [188]), автором пропонується вже сьогодні у складі Міністерства інфраструктури утворити структурний підрозділ для здійснення роботи по забезпеченню діяльності регулятора та негайного відпрацювання механізмів регулювання, бо згаяний час може призвести до нанесення суспільству незворотних втрат. Крім того, у складі цього ж підрозділу передбачити окремих фахівців, які сприятимуть впровадженню адвокатування конкуренції при лібералізації ціноутворення в потенційно конкурентних секторах у тісній взаємодії з АМКУ для запобігання порушень конкурентного законодавства та розвитку конкуренції на залізничному транспорті. В структурі залізничних підприємств пропонується виділення окремої структурної одиниці по взаємодії із структурним підрозділом Міністерства інфраструктури для вироблення та донесення проектів пропозицій щодо лібералізації ціноутворення в потенційно конкурентних секторах.

Враховуючи вказані пропозиції, а також результати п. 2.3 дисертаційної роботи пропонується схема механізму застосування АМКУ у якості суб'єкта адвокатування конкуренції (рис. 3.5).

Стимулювання проведення змін чи проведення відповідної роботи у межах державних органів потрібно здійснити прийняттям окремого нормативного акту, в межах якого заохочувалась би робота з лібералізації ціноутворення в досліджуваних секторах. Наприклад, у США у межах Закону «Про державну діяльність та її результати» (GPRA) [299], прийнятого у 2010 році передбачена щоквартальна оцінка діяльності у межах урядових програм.

Також у США створено Раду з підвищення результативності діяльності (Performance Improvement, Performance Improvement Council) [299, 300]. В її обов'язки входить консультування та допомога керівнику департаменту у проведенні в життя його місії та досягнення поставлених цілей, проведення аналізу поточної діяльності департаменту та забезпечення публікації результатів його діяльності тощо.

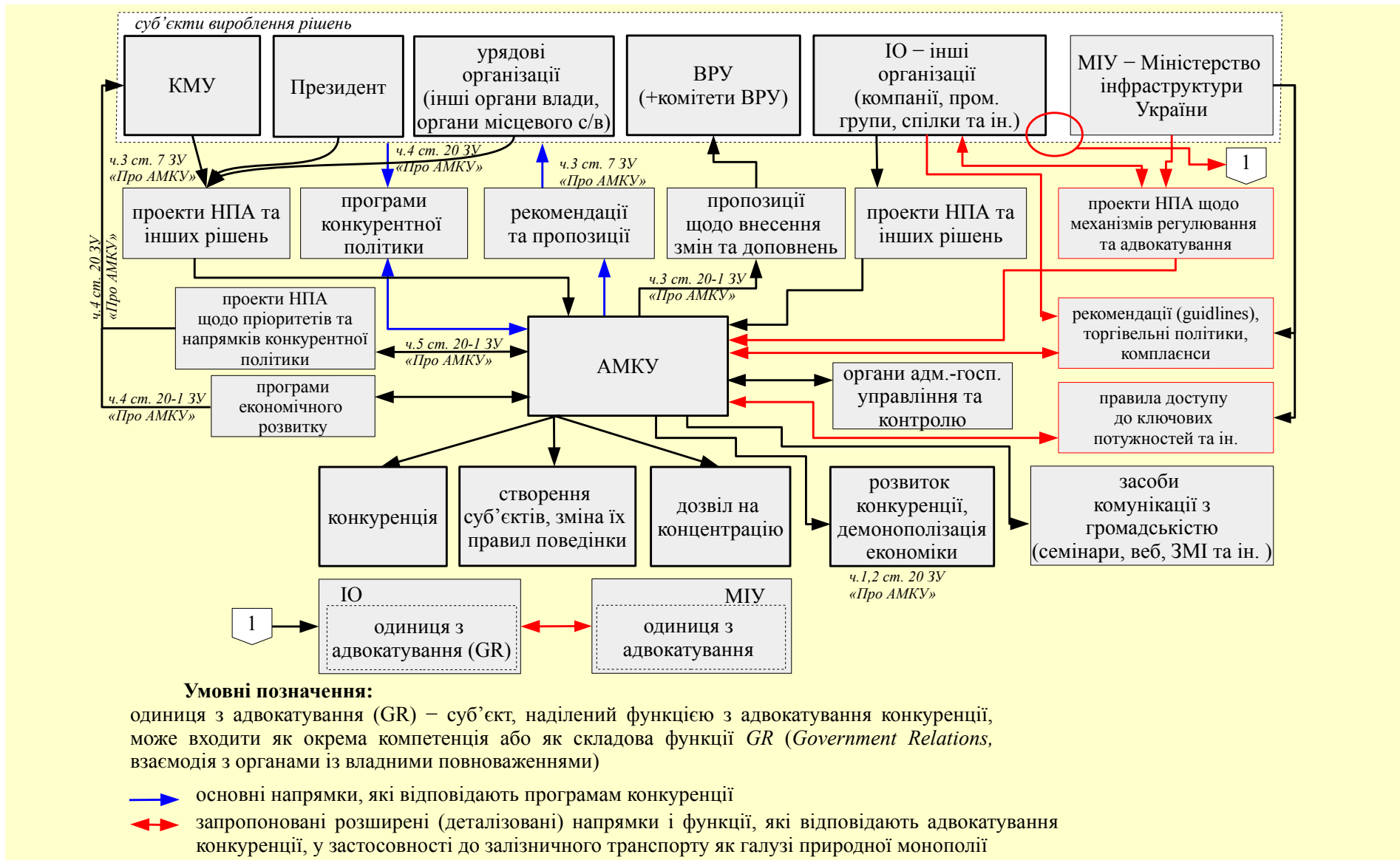


Рис. 3.5 Механізм застосування АМКУ у якості суб'єкту адвокатування конкуренції

Джерело: власна розробка

Такий підхід доцільно застосовувати в Україні, що дозволило б унеможливити формальне (не відповідає плану проведення заходів) проведення заходів цільової програми реформування залізничного транспорту на 2010-2019 роки, як за строками, так і за якістю.

Реалізація вказаних пропозицій сприятиме лібералізації ціноутворення у потенційно конкурентних у відповідності з буквою і духом реалізації принципу прозорості.

Також пропонується доопрацювати редакцію ст. 1 проекту Закону України «Про державне регулювання у сфері транспорту» в частині розширення визначення послуг суб'єктів природних монополій (міститься в проекті закону станом на квітень 2017 р. [187]). Нинішня проектна редакція виключає можливість монополіста-перевізника (в значенні проекту Закону України «Про залізничний транспорт» [188]) також надавати інші послуги щодо перевезень вантажів та пасажирів. Пропонується наступна редакція: «послуги, що надаються суб'єктами природних монополій у сфері транспорту...*(тут надається перелік послуг)*...та інші послуги, що можуть надаватися вказаними суб'єктами».

Між державними органами, що здійснюють розробку актів, спрямованих на дотримання інтересів учасників процесу лібералізації, та між суб'єктами діяльності на залізниці може бути підписаний меморандум про співпрацю.

Для реалізації захисту контрактних відносин (прав) для недопущення зловживання ринковою владою вкорінившимися гравцями ринку пропонуються наступні пропозиції.

Для вироблення та дотримання єдиних правил, стандартів поведінки при здійсненні діяльності підприємствами залізничного транспорту можуть впроваджуватися правила (кодекс) ділової поведінки (етики) для унеможливлення недобросовісної поведінки учасників ринків природної монополії та суміжних ринків тощо.

З метою досягнення визначеності компетенцій галузевого регулятора та регламентації функцій, повноважень учасників процесу лібералізації пропонується розвиток інституту роз'яснень та рекомендацій (guidelines) по застосуванню

законодавства та забезпечення однаковості застосування правил та норм. Одним із видів таких рекомендацій можуть бути «торгівельні політики».

Відзначимо, що під торговельною політикою (конкуренційним комплаєнсом, корпоративною політикою) розуміється зміст політики, який слугує для закріплення фільтрів, інститутів, правил, що дозволяють не порушувати конкуренційне законодавство. Крім того, в межах такої політики, можуть існувати інші стимули унеможливлення порушення законодавства, визначаючи, що застосування поведінки спрямованої на конкуренцію більш вигідно, ніж протилежне.

Створення системи детально опрацьованих договорів для усього спектру послуг (робіт), що знаходяться у сфері управління та регулювання державних органів має здійснюватися за прикладом Нової Зеландії, де система поставок була реалізована за допомогою детально пророблених договорів закупівлі, до яких додавалися заяви про наміри, плани кінцевих результатів, з переліком цілей тощо. Подібна система змушує менеджерів нести відповідальність за результати своєї діяльності перед уповноваженими представниками державних органів [271].

Запровадження ефективних конкурсних закупівельних процедур необхідно для організації процесу перевезення та сприятиме лібералізації ціноутворення в досліджуваних секторах.

Пропонується здійснювати (у межах торговельної політики) специфікацію (захист прав власності) визначення процедур укладення договорів, надання цінових пропозицій та порядку визначення цін, процедур проведення переговорів з потенційними партнерами та процедур їх вибору. Такою процедурою виключається прямий державний вплив, в той же час, при погодженні відповідної політики (процедури) із регулятором (або АМКУ) зберігається опосередкований державний контроль за цими процесами. Такі кроки дозволять знизити негативні ефекти (захоплення регулятора, проблему «принципал-агент», інформаційну асиметрію) та сприятимуть лібералізації ціноутворення в потенційно конкурентних секторах.

Крім вже запропонованого, для реалізації створення процедур захисту нових (потенційних) учасників ринків в результаті лібералізації ціноутворення потрібно не забувати про затвердження програм «звільнення від відповідальності» (leniency

program) та узгодження процедур подання заяв для дії такої програми [310]. Така програма може бути розроблена як розширення існуючих програм про звільнення від відповідальності [127], так і може бути розроблена у межах сфер діяльності в процесі діяльності органу-регулятора на залізничному транспорті. Важливу роль при цьому відіграватиме дизайн програми, спрямованої на її максимальну результативність з одночасним зменшенням дії негативних ефектів, що можуть впливати на позитивну співпрацю між суб'єктами господарювання. Вказані пропозиції спрямовані перш за все на реалізацію заходів принципу захищеності. Втілення в життя таких пропозицій відповідає адвокатуванню конкуренції, як діяльності переважно здійснюваної у межах безсанкційної *ex-ante* практики. Заміна заходів із *ex-post* на безсанкційну *ex-ante* практику сприятиме лібералізації ціноутворення у досліджуваних секторах діяльності залізничних підприємств.

Для реалізації кроків спрямованих на примат норм Закону України «Про захист економічної конкуренції» у сфері конкуренції над положеннями інших законів, в тому числі над положеннями Закону України «Про природні монополії», вважається доцільним розробка та прийняття Конкуренційного кодексу України, що дозволить об'єднати та систематизувати норми щодо конкуренції та конкуренційного законодавства в цілому, а також унормувати окремі питання щодо конкуренції та виключити дублюючі норми із таких законів, як Закон України «Про захист економічної конкуренції», Закон України «Про захист від недобросовісної конкуренції», Закон України «Про природні монополії», Закону України «Про Антимонопольний комітет України» та інших нормативно-правових актів, що стосуються конкуренції. Реалізації таких кроків дозволить деталізувати окремими розділами, статтями та положеннями норми щодо адвокатування конкуренції, а також визначити завдання та обов'язки АМКУ, порядок та форми звітності, правила та принципи, на яких повинен базуватись напрямок адвокатування конкуренції. В певній мірі створення такого кодексу дозволить специфікувати та захистити права власності учасників багатьох ринків та галузей, в тому числі суб'єктів господарювання на залізничному транспорті.

Крім того, кодексом необхідно перш за все визначити дефініцію адвокатування конкуренції та діяльності, що його стосується, та відділення діяльності по правозастосуванню. Реалізація вказаного сприятиме лібералізації ціноутворення у досліджуваних секторах, оскільки вказані пропозиції відповідатимуть реалізації принципу прозорості.

Для запровадження стимулюючих методів регулювання на заміну існуючій системі регулювання потрібно [32] розробити та запровадити порядок (методику, механізм) щодо застосування окремих методів регулювання тарифів на залізничні перевезення та супутні послуги (роботи). Запроваджувана методика формування тарифів має враховувати усі аспекти визначення тарифів (плат) за послуги: обсяги реалізації послуг, склад витрат (класифікацію та групування для цілей ціноутворення), обсяги та цілі планування прибутку, підходи до розподілу витрат і прибутків між групами споживачів, вибір можливих структур та видів тарифів. У випадку запровадження стимулюючого RAB-регулювання воно може відбуватися відповідно до схеми представленої на рис. 3.6 (пунктирною лінією показано орган регулювання на залізничному транспорті, який ще не створено в Україні).

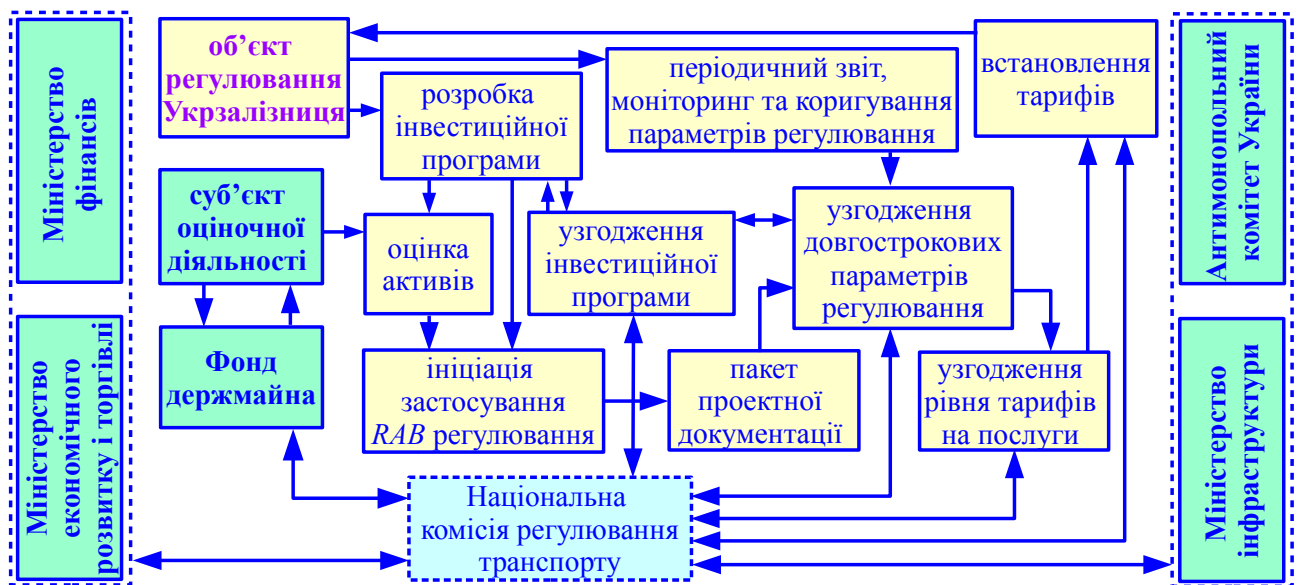


Рис. 3.6 Принципові складові схеми RAB-регулювання

Джерело: власна розробка

При розробці нової системи регулювання потрібна розробка механізму врахування відповідності якості послуг, що надаються, та їхньої вартості потребам

споживачів та не допускати ситуацій, коли на одному і тому ж напрямку перевезення для споживачів однієї групи існують різні тарифи, виключити (мінімізувати) т. зв. корупційну складову, а також прояви опортуністичної поведінки на ринку перевезень. Унеможливити ситуацію при наданні послуг пріоритету у використанні вагонів Укрзалізниці перед використанням власних вагонів суб'єктів господарювання. Має існувати практика пріоритету інтересів споживачів, для цього тарифна система може, окрім «пільгових» тарифів, мати систему незначного пониження тарифів при наданні послуг різної якості. Тарифна система може містити сценарії до претензійного врахування недоліків у перевезеннях, та враховувати ситуації, що погіршують економічне становище споживачів, а також розвиток інституту медіації на залізничному транспорті. Так, незначні затримки оговорених строків, псування або незначне пошкодження вантажу враховуватиметься у «знижках», якщо це задовольнятиме споживача у до претензійному порядку.

Механізм визначення складу витрат, що враховується у формування відповідних цін (тарифів) суб'єктів природних монополій на залізничному транспорті, навіть в межах існуючого механізму ціноутворення має передбачати виключення зі складу витрат, що безпосередньо не пов'язані з наданням послуг та передбачити окрему процедуру виключних випадків включення таких витрат [32, с. 24]. Нормою такого змісту може бути доповнена існуюча ст. 9 Закону України «Про природні монополії» [170].

Запропоновані зміни не виключають можливості суб'єктів залізниці зазнавати витрат, що безпосередньо не пов'язані з наданням своїх послуг, однак виключають перекладання витрат за допомогою тарифів на споживачів. Такі витрати можуть покриватися за рахунок частини очікуваного прибутку або частини прибутку для інвестиційних потреб, або з частини прибутку за рахунок економії витрат виробництва (реалізації). Вказані відповідатимуть «зваженому підходу» (rule of reason).

У НПА щодо складу витрат [32] має міститися перелік витрат (категорії або види), які безпосередньо не пов'язані з наданням послуг суб'єкта природної монополії і не можуть бути віднесені до собівартості послуг у регульованій сфері

діяльності, до них відносяться: представницькі витрати, витрати на організацію відпочинку, утримання соціально-культурних та оздоровчих об'єктів, а також непрофільних активів, фінансування будівництва житла працівників та об'єктів неосновної діяльності, фінансування відряджень сторонніх осіб, фінансування виконання робіт (надання послуг), що можуть вироблятися (реалізовуватися) філіями або підрозділами суб'єкта природної монополії тощо. На сьогодні положеннями Закону України «Про природні монополії» не врахований склад перелічених вище витрат (див. табл. Г.3.1 у Г.3 додатку Г). Так само для підприємств (в тому числі природних монополій) немає єдиного законодавчого закріплення переліку та складу певних видів витрат [133, 134, 220, 33], що формує поле для зловживань. Необґрунтовані витрати природного монополіста можуть призводити до ефекту «роздуття витрат». Визначення переліку витрат, використання яких не врегульовано Законом України «Про природні монополії», зроблено у Г.3 додатку Г.

В межах акту, що визначає перелік допустимих витрат, можуть існувати виключення щодо окремих категорій витрат (кошти на надання медичної допомоги в разі нещасного випадку за працівниками, кошти на рекламу та маркетинг тощо), при цьому перелік виключень має бути чітко визначеним (виплати у разі банкрутства або ліквідації компанії та ін.).

Акт щодо витрат повинен містити процедуру звернення та погодження включення витрат до собівартості перевезень у складі тарифу на послуги суб'єкта природної монополії [32]. Тобто загалом, класифікація, склад та розподіл витрат для відшкодування за рахунок тарифів мають відповідати реалізації принципу обґрунтованості витрат, що є одним із принципів лібералізації ціноутворення.

Запровадження стимулюючих методів регулювання повинно нівелювати недоліки попередньої системи регулювання. В частині витрат в чинній методиці (станом на 30.04.2017), що затверджена наказом Міністерства інфраструктури України від 20.06.2013 № 418 «Про затвердження Методики розрахунку тарифів на перевезення вантажів залізничним транспортом» [148] (Методика) у п.1 частини «Визначення витрат, що включаються до собівартості» (див. розділ «Оцінка рівня фактичної собівартості перевезень вантажів») існує відсилочне положення щодо

визначення та відображення витрат, які можуть бути віднесені до витрат на перевезення вантажів, але у Методиці відсутнє посилання на акт, яким (!) затверджена «галузева інструкція з калькулювання собівартості перевезень...» та «рішення Укрзалізниці щодо принципів і методів планування, ведення обліку витрат та калькулювання собівартості».

У свою чергу у ч. 2, ст. 9 Закону України «Про природні монополії» визначається, які витрати враховує орган регулювання під час регулювання цін (тарифів) природних монополій [170]. Частина 3 тієї ж статті визначає перелік витрат, які не враховуються при регулюванні цін (тарифів) [170].

Вказані положення щодо витрат дублюються у п.2 розділу, що присвячений собівартості перевезень вантажів, методики [148]. Тобто сама методика посилається лише на норми Закону, де йде мова про витрати, хоча, як підзаконний акт (методика) повинна деталізувати склад витрат, які використовуються при формуванні тарифів. Це створює підстави для невизначеності та зловживань.

В Методиці також є посилання (п.1, ч.1, Розділу II) на Наказ Міністерства фінансів України № 318 від 31.12.99 «Про затвердження П(С)БУ», проте зазначений наказ визначає «методологічні засади формування в бухгалтерському обліку інформації про витрати...та її розкриття в фінансовій звітності» [151], що не зовсім відповідає цілям, які мають досягатися у межах методики, оскільки цілі методики мають відповідати цілям регулювання, а цілі звітності мають іншу спрямованість.

В розрізі конкретних пропозицій, потрібно врахувати в порядку або методиці, що об'єкт регулювання зобов'язаний надавати регулятору інформацію про фактичні витрати, доходи та прибутки за попередній та поточний рік, про планові витрати, доходи та прибутки на поточний та наступний роки до моменту впровадження стимулюючого регулювання, а також по кожному року періоду регулювання (окремо по видам діяльності, з розділенням на регульовані та нерегульовані види діяльності), а також не допускати «включення у вартість послуг (робіт) таких послуг (робіт), що мають ознаки фіктивних, фактично невиконаних або виконаних не в повному обсязі».

Крім того, передбачити, що не допускається використання не в повному обсязі або не за призначенням доходів, які виручені за рахунок собівартості послуг (робіт)

та частини прибутку (в частині інвестиційної складової). А також, недопущення завищення або заниження витрат при формуванні собівартості послуг (робіт). Такими положеннями пропонується доповнити ст. 10 Закону України «Про природні монополії».

Для прозорості впроваджуваних процедур при регулюванні повинні бути ліквідовані ручні механізми та створені загальні процедури. Прикладом ручного механізму є порядок визначення знижок та пільгових тарифів на перевезення вантажів, що застосовується. П. 4 розділу I Збірника тарифів (станом на 30.04.2017) передбачено, що пільгові тарифи Укрзалізницею встановлюються та затверджуються у відповідності до економічної ефективності та собівартості перевезень, причому поріг знижки вказано «не більше як 20% від загальних тарифів» [145]. В свою чергу, відповідно до п. 2.1 «Порядку встановлення пільгових тарифів на перевезення вантажів у межах України», що затверджений Наказом Укрзалізниці від 31.12.2014 № 791-Ц/Од (станом на 04.2019 р на сайті Укрзалізниці) передбачено, що суб'єктом встановлення пільгових тарифів є Тарифна Комісія *ДАЗТ (курсив автора)*, а поріг знижки визначається у 20% від тарифів Збірника, а також, що тарифи встановлюються на «конкретний термін» [126].

Відповідно, на сьогодні такої юридичної особи як ДАЗТ не існує, тому не зрозуміло, чи існує Тарифна Комісія, на базі якого органу (особи) вона створена та функціонує, хто є відповідальним суб'єктом встановлення пільгових тарифів відповідно до закріплених положень. Розгляд цих суперечностей представлено у Г.4 додатку Г.

Із зазначеного Наказу Укрзалізниці від 31.12.2014 № 791-Ц/Од, пільгові тарифи встановлюються «на конкретний термін», тобто для зміни встановлених пільгових тарифів потрібно рішення суб'єкта, на якого покладено функції по встановленню пільгових тарифів (див. табл. Г.4.2 додатку Г).

Вказані недоліки щодо суб'єкта прийняття рішення вносять невизначеність у процедуру перегляду тарифів та наявність підтвердження на правовстановлення іншими суб'єктами прийняття рішення.

Крім того, надання знижок при встановленні пільгових тарифів може трактуватися як порушення конкурентного законодавства суб'єктом, що займає монопольне становище. Надання знижок при певних умовах може розглядатися як практика цінової дискримінації. Так, у відповідності із Зведеним переліком суб'єктів природних монополій [157] ПАТ «Укрзалізниця» є природним монополістом по вказаним у переліку товарним групам [68], тому цей факт при встановленні знижок – це підстава кваліфікувати такі дії як зловживання домінуючим становищем відповідно до ч. 1 ст. 13 Закону України «Про захист економічної конкуренції» [161]. Або надання знижок може підпадати під дію п. 2 ч. 2 ст. 13 того ж закону щодо «застосування різних цін чи різних інших умов» (цінова дискримінація) та п. 3 ч. 2 ст. 13 щодо прийняття при укладанні угод «додаткових зобов'язань, які...не стосуються предмета договору» [161]. Таке порушення, у випадку його доведення, загрожує штрафом у розмірі до 10% доходу (виручки) компанії від величини реалізації продукції.

Редакція пунктів 2.1, 2.5, 3.1 «Порядку встановлення пільгових тарифів на перевезення вантажів у межах України» [126] містить положення, які можуть розглядатися як підстави для зловживань з боку монополіста та підпадати під дію пунктів 2, 3 ч. 2 ст. 13 Закону [161]. Спірними положення (див. табл. Г.4.2 додатку Г) є умови при встановленні тарифів, при яких вантажовласник має гарантувати обсяги перевезення [126], може бути кваліфіковано як встановлення додаткових бар'єрів та умов, які були б неможливими за умов існування значної конкуренції на ринку. Фактично таку умову можна розглядати як змушування споживача створювати «гарантовану базу продажу» для природної монополії, після чого буде застосована «ретроактивна знижка» [236, 238, 9].

Не сприяє прозорості у питанні знижок і той факт, що у теперішній час в Україні немає офіційних роз'яснень або усталеної (узагальненої) практики про критерії оцінки практики застосування знижок з боку АМКУ [238]. При розгляді справ АМКУ можуть бути враховані різні позиції суб'єктів ринку перевезень та прийматися рішення на користь однієї або іншої сторони справи, при цьому недоліки кваліфікації призводитимуть до помилок «першого» або «другого» роду.

Важливо зазначити, що у Євросоюзі з 2009 року застосування знижок здійснюється у межах окремого керівництва, яке передбачає «обов'язковий економічний аналіз» Європейською комісією впливу застосування знижок на конкуренцію [238], а починаючи з 2012 року – застосування знижок компаніями із домінуючим становищем визнається забороненою практикою *per se* (у справі *Tomra and others v. Commissio* [306, 338]), навіть без економічного аналізу їхнього ефекту [40].

Для недопущення зловживання монопольним становищем господарюючих суб'єктів ринку перевезень, слід враховувати рівень тарифів та порядок застосування знижок або у тарифній методиці, або у окремому порядку із застосування знижок, або у окремих політиках (торгівельні та інші).

Сприятиме лібералізації ціноутворення впровадження тарифного меню та деякої свободи при визначенні тарифів, що може досягатися різними напрямками. Одним із напрямів може бути використання додаткових сценаріїв у методиці регулювання, за якими відбуватиметься певна корекція тарифів (без процедури узгодження в органі регулювання). Така пропозиція цілком відповідає *per se* RAB, коли періодами регулювання надається певна свобода дій, при цьому головне – виконання цілей регулювання (закладених параметрів та показників).

Окремим напрямком може бути застосування «сезонних» (під «сезонними» розуміють тарифи, рівень яких залежить від календарного періоду року (сезону) або повторюваного періоду часу, протягом якого стимулюється попит на використання рухомого складу [332, с. 341]) тарифів.

Пропонується передбачити можливість встановлення тарифів за аналогією з різними коефіцієнтами індексації тарифів, що застосовуються при перевезеннях пасажирів в залежності від календарного періоду, як це передбачено тарифами на перевезення пасажирів (затверджені Наказом Міністерства інфраструктури України від 19.03.2012 № 170) [160].

Очевидно, що попит на перевезення певних класів вантажів може відрізнятися в залежності від сезону або певного календарного періоду. Наприклад, перевезення зернових під перевалку у морських портах відбувається нерівномірно та завжди

існують пікові періоди, які зазвичай приходяться на кінець року. Існування сезонних тарифів для пікових періодів дозволить отримувати додаткові доходи від перевезень вантажів та конкурувати за споживачів із автомобільним транспортом. У якості критерію сезонності може бути вибраний інший параметр замість календарного періоду, наприклад, за умови падіння обсягів перевезень за обліковий період (наприклад, квартал) на 10% регульований суб'єкт може додатково застосовувати спеціальну тарифну сітку (межі змін), яка понижує тарифи. Методичні підходи до RAB-регулювання при лібералізації ціноутворення підприємств залізничного транспорту надаватимуться у пункті 3.3 дисертаційної роботи. Описані пропозиції сприятимуть більшій економічній свободі дій при здійсненні господарської діяльності, а, отже, лібералізації ціноутворення.

Доцільною буде також практика застосування «динамічних» тарифів. Під «динамічними» тарифами слід розуміти такі тарифи, встановлення яких відбувається в залежності від попиту та пропозиції на перевезення за допомогою автоматизованих систем. Практично це можливо реалізувати, використовуючи певні коефіцієнтів, які будуть враховувати зміну попиту та пропозиції на перевезення. Динамічне ціноутворення застосовується на автомагістралях для регулювання трафіку та на енергоринках з метою регулювання цін, а також для пасажирських залізничних перевезень [70, 73, 291, 308, 325].

Перелік пропозицій щодо вдосконалення нормативно-правової бази для запровадження лібералізації ціноутворення в потенційно конкурентних секторах діяльності підприємств залізничного транспорту фіналізовано у табл. Г.5.1 додатку Г. Суб'єктами реалізації цих пропозицій можуть бути Верховна Рада України відповідно до статті 46 Закону України «Про регламент Верховної Ради України» [171], Кабінет Міністрів України, реалізуючи вказані пропозиції у формі своїх актів, постанов та розпоряджень [165], а також – Міністерство інфраструктури України, реалізуючи вказані пропозиції у формі відповідних наказів тощо [153]. Крім того, вказані пропозиції можуть бути відображені у актах Антимонопольного комітету України відповідно до статті 7 Закону України «Про Антимонопольний комітет України» [137] спільно з Міністерством юстиції України, реалізуючи вказані

пропозиції у формі відповідних наказів, затвердження відповідних форм тощо [153, 154]. Щодо розробки програм (корпоративних політик, комплаєнсів), договорів (та форм) важливу роль відіграє активна позиція учасників ринків, на яких здійснюють свою діяльність залізничні підприємства, як у формі безпосередньої участі, так і шляхом донесення їх інтересів через лобіюючі об'єднання (союзи, асоціації, агентства, спілки і т.д.). Новостворений регулятор у сфері транспорту (тимчасовий орган регулювання), що буде здійснювати напрацювання НПА або регуляторних актів для залізничного транспорту, також може реалізовувати вказані пропозиції.

Для реалізації вказаних пропозицій та рекомендацій необхідно розробити методичні підходи до пропонованих моделей регулювання ціноутворенням на залізничному транспорті.

3.3 Методичні підходи до застосування RAB-регулювання при лібералізації ціноутворення підприємств залізничного транспорту

Економічна складова лібералізації ціноутворення має бути спрямована на забезпечення як ефективності функціонування підприємств залізничного транспорту, так і на сприяння підвищенню ефективності функціонування суб'єктів господарювання, які є користувачами послуг, що надаються підприємствами залізничного транспорту.

Це пояснюється тим, що в умовах динамічного ринкового середовища зростає конкуренція між підприємствами різних видів транспорту за користувачів транспортних послуг, за їх платоспроможний попит, що обумовлює необхідність здійснювати заходи, спрямовані не тільки на підвищення власної ефективності, а й на стимулювання попиту користувачів послуг підприємств залізничного транспорту.

У зазначеному важлива роль належить саме ціноутворенню, оскільки від нього залежать кінцеві фінансові результати підприємств залізничного транспорту, з одного боку, та мотивація щодо надання переваг користувачам транспортних послуг саме підприємствами залізничного транспорту, з іншого боку.

Зважаючи на сутність та зміст лібералізації ціноутворення в потенційно конкурентних секторах діяльності залізничних підприємств, що розкриті у пункті 1.4 дисертаційної роботи, необхідним є розробка методичних підходів щодо поступового послаблення державного регулювання та поступового розширення меж економічної свободи при встановленні цін на продукцію підприємств залізничного транспорту, в результаті створення таких умов господарювання, які б стимулювали розвиток конкуренції.

Зважаючи на те, що інфраструктура залізничного транспорту є і буде залишатися природною монополією, як було доведено у пункті 1.2 дисертаційної роботи, ціноутворення на її послуги буде залишатися предметом державного регулювання.

Тарифні складові, які відповідають послугам по використанню локомотивів та вагонів підприємств залізничного транспорту формуються в потенційно конкурентних секторах, тому за певних умов ці складові перестануть бути предметом державного регулювання.

Отже, виходячи із сутності та змісту лібералізації ціноутворення у потенційно конкурентних секторах діяльності залізничних підприємств необхідним є розробка методичних підходів, спрямованих на впровадження сучасних методів регулювання ціноутворення, які б сприяли розвитку конкуренції за доступ до інфраструктури залізничного транспорту та поступовий перехід до вільної конкуренції у потенційно конкурентних секторах діяльності підприємств залізничного транспорту за рахунок зміни структури регулювання при регулюванні ціноутворенні.

Конкуренція за доступ до інфраструктури (конкуренція за ринок) є підходом, що був запропонований Г. Демсецом та отримав назву «конкуренція за Демсецом», як зазначалося у пунктах 1.2 та 2.1 дисертаційної роботи. Такий підхід передбачає конкуренцію за право працювати протягом певного періоду часу на природно монопольному ринку та може забезпечуватися шляхом отримання ексклюзивної франшизи або спеціальних контрактів в результаті організованих спеціальним чином конкурсів.

У теперішній час тариф на послуги підприємств залізничного транспорту по вантажних перевезеннях (T_c) розраховується на підставі собівартості (C_c) та економічно обґрунтованого рівня рентабельності, який в свою чергу складається з основного рівня рентабельності (R_g) та рівня рентабельності у частині інвестиційної складової (R_{inv}) [259, с. 126-152]:

$$T_c = C_c \left(1 + \frac{R_g}{100} + \frac{R_{inv}}{100} \right). \quad (3.2)$$

При цьому, як зазначається в монографії Чорного В.В. [259] основний рівень рентабельності (R_g) розраховується виходячи з необхідності простого відтворення основних засобів, а рівень рентабельності (R_{inv}) – виходячи з відтворення основних засобів на інноваційно-інвестиційній основі.

В свою чергу згідно з методикою розрахунку тарифів на перевезення вантажів (див. Наказ Міністерства інфраструктури України від 20.06.2013 р. № 418) [148] собівартість послуг на вантажні перевезення містить складові тарифу (інфраструктурну із локомотивною та вагонну) з виділенням складових за операціями перевізного процесу і залежить від приналежності рухомого складу.

Кожна з цих складових складається з витрат на заробітну плату, сировину і матеріали, паливо та електроенергію, амортизацію та інших витрат. При розрахунку собівартості враховується ІЦВ (індекс цін виробників) промислової продукції. У вказаному акті наведено формули для розрахунку собівартості послуг по вантажним перевезенням, при цьому розподіл та визначення конкретно тарифних складових відсутні.

В теперішній час згідно чинного законодавства регулюються ціни (тарифи) на товари суб'єктів природних монополій на залізничному транспорті.

Механізм перегляду вантажних тарифів передбачений Порядком перегляду тарифів на перевезення (затвердженому Наказом Міністерства інфраструктури України від 08.10.2013 р. № 782 [155]), як зазначалося у п. 1.3 дисертаційної роботи.

Згідно цього акту зміна (перегляд) тарифів може відбуватися при настанні наступних умов. Однією із умов буде падіння рівня доходів від звичайної діяльності до рівня, при якому не відшкодовуються поточні витрати, а іншою умовою –

недостатність коштів для спрямування їх на фінансування інвестиційних програм (капітальні інвестиції) в частині перевезення вантажів [155].

Зміна тарифів здійснюється на величину індексу, як відношення величин доходів потрібних до прогнозних від перевезень вантажів при діючих тарифах.

Виходячи з того, що і прогнозне значення доходів (будуть отримані при незмінному рівні тарифів на послуги вантажних перевезень), і величина потрібних доходів у прогнозному періоді, яка згідно з порядком перегляду тарифів [155] визначається за умови здійснення капітальних інвестицій в повному обсязі, то не передбачено мотивування підприємства залізничного транспорту до оптимізації ресурсів, що використовуються, тобто підприємства не будуть зацікавлені у зниженні собівартості послуг.

Постановою КМУ щорічно визначаються прогнозні значення індексу споживчих цін та індексу цін виробників промислової продукції (наприклад, див. [174, 175, 176]) [155], як зазначалося у п. 1.3 дисертаційної роботи, але починаючи з 2014 р. прогнозні значення макроекономічних показників приводяться для 3-х сценаріїв, в той час як раніше надавався прогноз лише за одним (див. [174]), тому не зрозуміло, на підставі якого сценарію розраховується база для підвищення тарифів. Наразі зміни до діючого Порядку перегляду тарифів для врахування вказаних особливостей не вносилися (станом на середину 2019 р.), що ставить питання щодо об'єктивності існуючого механізму перегляду.

Зважаючи на викладене вище, вказаний Порядок перегляду вантажних тарифів не передбачає стимулювання розвитку конкуренції в потенційно конкурентних секторах діяльності підприємств залізничного транспорту.

Отже, методичні підходи до державного регулювання ціноутворення на послуги залізничних підприємств по вантажних перевезеннях мають бути вдосконалені. Для цього потребує дослідження практика регулювання в інших країнах.

Практика застосування стимулюючого регулювання для залізничної компанії Network Rail (Великобританія) передбачає 5-річний період регулювання – control period (CP) (зараз CP5 [297]) і розрахунок рівня необхідної валової виручки із

врахуванням плати за доступ до інфраструктури. Розрахунок здійснює Network Rail та погоджує його у встановленому порядку з Службою регулювання залізниць та доріг (Office of Rail and Road [342]). Плата за доступ до інфраструктури складається із компоненти, що затверджується регулятором та компоненти, що визначається самою компанією [322, р. 37]. Регулятором також встановлюється система штрафів та бонусів, які залежать від результатів діяльності. Показники діяльності впливають на рівень компоненти, яка встановлюється за доступ до інфраструктури. Ефективна діяльність дозволяє отримувати більшу винагороду з тарифу, що затверджується регулятором, а неефективна – меншу винагороду.

За рахунок плати за доступ до інфраструктури отримують близько 30% доходу компанії, 60% – за рахунок «мережевих грантів» (network grant) від держави та залишкові 10% – за рахунок інших джерел доходів [322, р. 17].

Рівень необхідної виручки розраховується, виходячи із виконання вимог, що закріплені у Загальних вимогах до інфраструктури Департаменту транспорту (Department for Transport (DfT) [275].

Протягом перших 2-х періодів застосування стимулюючого регулювання компанією Network Rail сумарна ефективність збільшилася майже на 35-40% (див. лінію «PR13 trajectory» на Fig. 2 [275, р. 12]).

Практика застосування RAB-регулювання для природно монопольних сфер існує в таких країнах: США, Великобританія, Австралія, Німеччина, ПАР, Монголія та ін. [14, 71, 109, 276, 275, 290, 312, 324].

На підставі існуючих підходів до стимулюючого регулювання тариф за надання послуг перевезення з використанням інфраструктури залізничного транспорту (T) слід розраховувати як відношення необхідної валової виручки (доходу) (Total Revenue Requirement (TRR, TR, RR)) до об'єму перевезень [313, с. 34-74; 324; 290; 71]:

$$T = \frac{TR}{Tkm}, \quad (3.3)$$

де TR – необхідна валова виручка (дохід);

Tkm – вантажообіг (прогнозований), т км.

Зважаючи на вимоги чинного законодавства щодо ціноутворення на залізничному транспорті України та на досвід RAB-застосування у розвинених країн, доцільно період регулювання ціноутворення брати не менше 5 років. При розрахунках враховувати досвід попередніх періодів з метою врахування побажань учасників залізничних перевезень.

Для обраного періоду регулювання (на рокам t) слід визначати необхідну валову виручку (дохід) та прогнозований обсяг вантажних перевезень, при цьому враховується дохідність існуючого (базового) та інвестованого капіталу, з метою розвитку інфраструктури залізничного транспорту, за формулою:

$$TR_t = OE_t + D_t + ROC_t + TX_t, \quad (3.4)$$

де TR_t – необхідна валова виручка (дохід) по вантажним перевезенням (прогнозована на кінець року t обраного періоду регулювання);

t – рік періоду регулювання ($t = \overline{1, T}$; T – кількість років в періоді регулювання);

OE_t – економічно обґрунтовані витрати (без врахування амортизаційних відрахувань) компанії по вантажним перевезенням;

D_t – амортизаційні витрати суб'єкта господарювання по вантажних перевезенням;

ROC_t – дохід на капітал, який включено до регуляторної бази активів (РБА);

TX_t - податок на прибуток, що відноситься до вантажних перевезень.

При розрахунку витрат (без врахування амортизаційних відрахувань) необхідно застосовувати стимулюючий параметр, який встановлюється регулятором з урахуванням того регульована компанія мусить зменшувати свої витрати за рахунок підвищення ефективності діяльності:

$$OE_t = OE_t^{pr} (1 - EC_t), \quad (3.5)$$

де OE_t^{pr} – прогнозне значення поточних витрат по перевезенням, визначене з урахуванням прогнозних значень об'ємів вантажних перевезень та прогнозних значень рівня інфляції;

EC_t – стимулюючий параметр, який встановлюється регулятором у частках.

Стимулюючий параметр може працювати в обох напрямках, якщо регулятор спостерігає, що компанія здійснює ефективну діяльність, але доходів від такої діяльності не достатньо, регулятор може враховувати стимулюючий параметр зі знаком «+» у попередній формулі.

Базовий капітал ($RBase_t$) визначається як вартість активів, що сформована до початку застосування нового регулювання. Вартість цього капіталу корегується на величину повернення на капітал. В свою чергу, інвестований капітал ($RInv_t$) формується після переходу на нове регулювання та розраховується, виходячи із величини інвестицій в активи протягом періоду регулювання (рис. 3.7). Звідси, складова амортизаційних витрат (повернення капіталу) компанії по вантажним перевезенням також буде складатися з двох компонент, що будуть відповідати кожному виду капіталу тощо.



Рис. 3.7 Види капіталу при переході до RAB-регулювання

Джерело: розроблено автором

Вказане вище враховується при розрахунках доходу на капітал ROC_t , враховуючи різні складові капіталу, та забезпечує необхідний рівень покриття капіталу. При регулюванні враховується капітал, який включено до регуляторної бази активів.

Орган регулювання, який здійснює державне регулювання суб'єктів природних монополій, при застосуванні RAB-регулювання визначає групи активів, що включаються до регуляторної бази активів, строк їх корисного використання та метод нарахування амортизації на них. Крім того, можуть існувати інші особливості при визначенні регуляторної бази активів. Так детальний розгляд особливостей при визначенні регуляторної бази активів здійснюється у роботі А. В. Бабак [13].

Дохід на капітал по вантажних перевезеннях та послуг з використання інфраструктури залізничного транспорту (ROC_t) потрібно розраховувати за формулою:

$$ROC_t = RBase_t + RInv_t, \forall t, t = \overline{1, n}, 5 \leq n \leq 8, \quad (3.6)$$

де t та n – відповідно рік та останній рік у періоді регулювання (тривалість періоду регулювання);

$RBase_t$ – дохід на базовий капітал;

$RInv_t$ – дохід на інвестиційний капітал.

$$RBase_t = \begin{cases} EC_1 \times REC_1, \text{ при } DC_1, B_1 = 0, \\ EC_1 \times REC_1 + DC_1 \times RDC_1, \text{ при } DC_1 > 0, B_1 = 0, \\ EC_1 \times REC_1 + DC_1 \times RDC_1 + B_1 \times RB_1, \text{ при } DC_1, B_1 > 0, \end{cases} \quad (3.7)$$

$$\forall t, t = \overline{1, n}, 5 \leq n \leq 8$$

де EC_1 та REC_1 – вартість та дохідність (рентабельність, ціна активу, вартість капіталу) базового капіталу, що сформований за рахунок власних коштів суб'єкта регулювання;

DC_1 та RDC_1 – вартість та дохідність базового капіталу, що сформований за рахунок залучених коштів (кредитів довгострокових та короткострокових) суб'єкта регулювання;

B_1 та RB_1 – вартість та дохідність базового капіталу, що сформований за рахунок облігацій (євробондів та облігацій) суб'єкта регулювання.

$$RInv_t = \begin{cases} EC_2 \times REC_2, \text{ при } DC_2, B_2 = 0, \\ EC_2 \times REC_2 + DC_2 \times RDC_2, \text{ при } DC_2 > 0, B_2 = 0, \\ EC_2 \times REC_2 + DC_2 \times RDC_2 + B_2 \times RB_2, \text{ при } DC_2, B_2 > 0, \end{cases} \quad (3.8)$$

$$\forall t, t = \overline{1, n}, 5 \leq n \leq 8$$

де EC_2 та REC_2 – вартість та дохідність інвестиційного капіталу, що сформований за рахунок власних коштів суб'єкта регулювання;

DC_2 та RDC_2 – вартість та дохідність інвестиційного капіталу, що сформований за рахунок залучених коштів (кредитів довгострокових та короткострокових) суб'єкта регулювання;

B_2 та RB_2 – вартість та дохідність інвестиційного капіталу, що сформований за рахунок облігацій (євробондів та облігацій) суб'єкта регулювання.

У формулах (3.6), (3.7), (3.8) показники беруться у році t обраного періоду регулювання.

Визначивши у кожному році періоду регулювання необхідну валову виручку TR_t , а також прогнозований вантажообіг, на початок періоду регулювання розраховуються економічно обґрунтовані індекси зміни рівня тарифів та зборів на послуги по вантажним перевезенням.

Тарифи на послуги перевезення можуть визначатися за складовими, що відповідають послугам інфраструктури, локомотивної тяги та ін. після визначення складу послуг, які формують ці тарифні складові. Тарифи та збори на послуги залізничного транспорту будуть визначатися за такими формулами:

$$T_{comp}^i = T_{comp}^i{}_{t-1} k_t^i, \quad (3.9)$$

де $T_{comp}^i{}_{t-1}$ – тарифи, що відповідають певним послугам (тарифна складова) у році $(t-1)$, що передує року, у якому визначаються тарифи;

k_t^i – індекси зміни рівня тарифів на певні послуги (послуги залізничної інфраструктури, локомотивної тяги та ін.) по вантажним перевезенням для будь-якого року, будь-якого періоду регулювання;

i – номер періоду регулювання ($i = \overline{1, End}$), End – останній період регулювання, для якого застосовується даний метод регулювання);

t – рік періоду регулювання ($t = \overline{1, T}$), T – кількість років в періоді регулювання (тому T означає й останній рік періоду регулювання).

Або якщо записати у вигляді функціональної залежності:

$$T^i = f(T_{inf}^i, T_{loc}^i, T_v^i), \forall t, t = \overline{1, n}, 5 \leq n \leq 8, \quad (3.10)$$

де $T_{inf}^i, T_{loc}^i, T_v^i$ – відповідно складові тарифу для послуг інфраструктури, локомотивної тяги та використання вагонного парку або інші послуги.

Для послуг інфраструктури складові формули 3.9 приймуть відповідно вигляд:

$$T_{compt}^i = T_{inf\ t}^i, T_{compt\ t-1}^i = T_{inf\ t-1}^i, k_t^i = k_{inf\ t}^i. \quad (3.11)$$

Для послуг локомотивної тяги:

$$T_{compt}^i = T_{loc\ t}^i, T_{compt\ t-1}^i = T_{loc\ t-1}^i, k_t^i = k_{loc\ t}^i. \quad (3.12)$$

При цьому розрахунок економічно обґрунтованих індексів зміни рівня тарифів (зборів) на послуги вантажних перевезень проводиться за формулами (всі показники наведено для i -го періоду регулювання):

$$k_t^i = \frac{TR_t^i}{Tkm_t^i} / \frac{TR_{t-1}^i}{Tkm_{t-1}^i}, \quad (3.13)$$

де TR_t^i – необхідна валова виручка в році t ;

Tkm_t^i – прогнозне значення вантажообігу в році t ;

TR_{t-1}^i – необхідна валова виручка в році, який передує року t ;

Tkm_{t-1}^i – вантажообіг в році, який передує року t .

При визначенні параметрів регулювання на наступні періоди можна враховувати досвід першого періоду регулювання та здійснювати їх визначення з метою підвищення ефективності регулювання від однієї ітерації до іншої.

Запропонований підхід дозволяє в структурі тарифу враховувати інвестиційну складову, забезпечує можливість повернення залучених коштів та отримання доходу на власний капітал. Також, застосування індексації тарифів слугуватиме додатковим джерелом покриття коштів на відтворення основних засобів.

Таким чином, при критичному стані інфраструктури та основних засобів, застосування RAB-регулювання створює можливості для оновлення інфраструктури та основних засобів, що є вкрай необхідним. Крім того нове регулювання може поєднуватися з застосуванням механізму відкладених податкових платежів (*TIF*) [217].

Важливим при регулюванні є те, щоб механізм стимулювання зменшення витрат не залишався просто декларативним, коли формально показники програми виконуються, тариф зменшується, а фактично – відсутнє підвищення ефективності

компанії. Доцільне одночасне застосуванням нового регулювання разом із запровадженням конкуренції за мережу, контролем показників якості надання послуг, а також врахування інших важливих факторів впливу (див. п. 2.1 дисертаційної роботи).

Крім того, важливим у ефективному застосування RAB-регулювання є обґрунтованість інвестиційних програм, а також існування механізмів (гарантів) виконання зобов'язань зі сторони господарюючих суб'єктів по виконанню таких програм. В якості прикладу неефективності інвестиційних програм можна навести програми іпотечного кредитування, коли невиконання зобов'язань за ними ставали причиною існування т. зв. «іпотечних пузирів» [14].

Відносно поступового послаблення державного регулювання та поступового розширення меж економічної свободи при встановленні рівнів цін на продукцію залізничних підприємств (в потенційно конкурентних секторах), слід зазначити, що поступове розширенням меж економічної свободи при встановленні цін буде при частковому зменшенні бар'єрів входу на ринок перевезень для підприємств.

Перспективною виглядає і розробка методичних підходів, що дозволяють встановлювати цінові коридори для певних складових тарифу, які формуються як плати за послуги, що надаються в потенційно конкурентних секторах діяльності, але дотепер залишаються монополізованими. Розширення можливостей по встановленню цін для підприємств залізничного транспорту без погодження з регулятором буде позитивно впливати на ринок перевезень загалом. Встановлення цінового коридору дозволить суб'єкту змінювати тарифи (окремі складові) з метою стимулювання попиту та збільшення об'єму послуг, що продаються для користувачів послуг перевезення.

Встановлення верхньої межі такого цінового коридору дозволить в межах проактивної дії обмежити потенційні можливості суб'єкта господарювання встановлювати ціни для отримання надприбутків, а встановлення нижньої межі – дозволить попередити можливість вдаватися до «хижацької поведінки» (витіснення конкурентів), включаючи «хижацьке» ціноутворення (*predatory pricing*).

У випадку існування цінового коридору тарифної складової для послуг локомотивної тяги компанія зможе встановлювати ціни у межах діапазону, зважаючи на ринкову ситуацію. Тарифний коридор може бути визначений у різний спосіб, а саме: встановленням певних коефіцієнтів шляхом добутку на відповідні складові.

Визначення величини тарифної складової (яка відповідає послугам, що складають локомотивну складову) можливо здійснювати, застосовуючи підходи RAB-регулювання по аналогії визначення тарифів (зборів) на перевезення вантажів (див. формули 3.3-3.13).

Тоді тариф на перевезення буде визначатися за формулою:

$$T_t^i = \begin{cases} T_{min} = T(1 - \alpha_{min}), \alpha_{min} = \overline{0,1}, \\ T_{max} = T(1 + \alpha_{max}), \alpha_{max} = \overline{0,1}, \\ \forall i = \overline{1, End}, t = \overline{1, T}, \end{cases} \quad (3.14)$$

де T_t^i – базисна величина тарифу в році, що передує року t періоду регулювання i (визначається за формулою (3.10));

α_{min} , α_{max} – параметри мінімальної (T_{min}) та максимальної межі (T_{max}) зміни тарифу (тарифний коридор, встановлюються регулятором).

Вказаний підхід може розповсюджуватися на тарифні складові, на певні сфери, сектори, сегменти послуг, що надаються (будуть надаватися) підприємствами залізничного транспорту.

Запропоновані підходи дозволять суб'єктам регулювання визначати тарифні складові без звернення до регулятора, дотримуючись існуючої процедури регулювання тарифів на залізничному транспорті, та складають кроки щодо поступового послаблення державного регулювання та поступового розширення меж економічної свободи при встановленні цін на продукцію підприємств залізничного транспорту та загалом стимулюють розвиток конкуренції.

Підставою для просування лібералізації ціноутворення в частині локомотивної складової є технічний стан локомотивів. Так, за даними наведеними у джерелі [131] знос локомотивів ПАТ «Українська залізниця» на 2016 рік складає 95,7% [131].

Що стосується лібералізації ціноутворення у частині тарифу, що відповідає вагонній складовій, то для цього окрім існування впливу на цей процес факторів та умов, що розглядалися у пунктах 2.1-2.3 дисертаційної роботи потрібно, щоб існували відповідні тенденції у зміні кон'юнктури ринку. Для аналізу відповідних показників необхідно звернутися до обсягу перевезень вантажів (у тонах) залізничним транспортом України (див. табл. Д.1 та рис. Д.1 додатку Д).

Як видно із табл. Д.1 додатку Д частка об'ємів вантажів, що перевозяться у внутрішньому сполученні за період 2012-2016 рр змінюється з 57% до 53%, частка імпорту за той же період – з 9% до 12%, а частка експорту – з 34% до 35%. Перевезення у внутрішньому сполученні складається з 3-х частин (див. рис. Д.1, аркуш 3): перевезення у інвентарному парку (внутрішній (інвентарний) на графіку), перевезення у власному парку УЗ (внутрішній (власний УЗ) на графіку) та перевезенням у власному парку інших суб'єктів (внутрішній (власний інших) на графіку). Частка перевезень вантажів внутрішніх (інвентарних) змінюється для періоду 2012-2016 рр від 28,8% до 19,8%, частка перевезень внутрішніх (інвентарних) – від 7,8% до 4,2%, а частка перевезень внутрішніх (власних інших) – від 20,9% до 29,2%. Таким чином, наведені дані показують про потенційну можливість для дерегуляції частини тарифу, яка відповідає за вагонну складову.

Видається можливим здійснювати регулювання лише в частині визначення для регульованої компанії, що є природним монополістом та здійснює перевезення з використанням власного рухомого складу, необхідної величини валової виручки аналогічно з формулою 3.7, де величина виручки залежить від витрат (економічно обґрунтованих і без врахування амортизаційних відрахувань); амортизаційних витрат; доходу на капітал, який включено до регуляторної бази активів.

Додатково, з боку виконавчої влади здійснюються кроки, що свідчать про бажання здійснити дерегулювання частини тарифу, що відповідає за вагонну складову, а саме, з 1 лютого 2017 р. КМУ своїм розпорядженням від 1 лютого 2017 р. № 64-р відмінив своє розпорядження від 9 квітня 2012 р. № 209, яким обмежувався розмір вагонної складової тарифу оренди вантажних вагонів, що належать підприємствам ПАТ «Укрзалізниця» [138, 162]. Зазначене розпорядження 2012 року

зменшувало можливість державних підприємств заробляти кошти для оновлення вагонного парку, а також слугувало джерелом корупційних ризиків тощо.

В той же час, для того, щоб вказана ініціатива КМУ почала використовуватися, необхідно прийняття ряду нормативно-правових актів на рівні Міністерства інфраструктури України та актів, що регулюють діяльність безпосередньо у межах АТ «Укрзалізниця» тощо.

Крім вищезазначених пропозицій при розробці регулювання суб'єктів природних монополій потрібно особливу увагу приділяти складу витрат, розподілу витрат та очікуваного прибутку, які можуть бути відшкодовані за рахунок тарифів. Для недопущення включення до витрат зайвих складових, що не пов'язані з наданням послуг суб'єктів природних монополій, у складі тарифів може визначатися необхідний перелік таких витрат на підставі підзаконних актів, про що зазначалося у попередньому пункті дисертаційного дослідження. Також може бути розроблений підзаконний акт, що визначає пріоритетність використання прибутку для певних конкурентних цілей для унеможливлення нецільового або непріоритетного використання прибутку.

При зміні методів регулювання ціноутворення важливо, щоб будь-які зміни, які вводяться при регулюванні, не були нівельовані рівнем, якістю, методами та механізмами менеджменту на підприємствах залізничного транспорту. Подолання «агентського конфлікту» досягається різними шляхами, серед яких автори [98] зазначають: створення при Раді директорів компанії Компенсаційного комітету (рекомендовано кодексами (принципами) корпоративного управління ОЕСР (Організація економічного співробітництва та розвитку) [98]); використання методів збалансованих систем показників (balanced scorecard); використання «моделі оптимального контракту» (optimal contract in approach) та «моделі управлінської влади» (managerial power approach) тощо. Так компенсаційний пакет генерального директора у США має таку структуру: 18% – основна заробітна плата, 22% – винагорода за результатами роботи за рік, 60% – виплати від участі в акціонерному капіталі підприємства та бонуси за досягнення довгострокових цілей [35, с. 114-115].

Для врахування рівнів тарифів та співвідношення між сферами та складовими тарифів необхідно, крім запровадження стимулюючих методів ціноутворення, зменшувати перелік сфер прямого регулювання, що не відносяться до монопольної компоненти. Як зазначалося у п. 2.4 дисертаційного дослідження, враховуючи «ітераційне» регулювання сфер монополіста на залізничному транспорті, що не відносяться до перевезень, необхідно застосовувати дерегуляцію сфер (секторів) природного монополіста, а також враховувати аналіз досвіду ітерацій при впровадженні довгострокових програм регулювання з метою уникнення ітерацій врахування одних і тих самих витрат у кінцевому тарифі.

Дерегуляція сфер монопольної компанії може полягати у дерегулюванні певних маршрутів (сегментів): дерегулювання контейнерних перевезень за певними напрямках, застосування «цінових коридорів» для усіх видів перевезень. Впровадження «змагальної» конкуренції та конкурсів за маршрут (за аналогією із конкуренцією «за слот» у авіаційному транспорті), у разі ефективності такого впровадження, дозволить з часом застосовувати подібну практику на всій мережі залізниці. Для зміни рівня та співвідношення між сферами (складовими) тарифу доцільним є використання програм по створенню логістичних хабів, навіть у межах одного суб'єкта природної монополії, з метою створення умов для здійснення конкуренції за маршрут.

Підсумовуючи результати даного пункту розділу представимо фреймворк побудови ціноутворення при RAB-регулюванні у досліджуваних секторах залізничних підприємств (рис. 3.8). Для впровадження запропонованих методичних підходів до моделі RAB-регулювання при лібералізації ціноутворення підприємств залізничного транспорту необхідно оцінити доцільність впровадження пропонованих змін при лібералізації ціноутворення в потенційно конкурентних секторах діяльності підприємств залізничного транспорту.

3.4 Економічна доцільність лібералізації ціноутворення при впровадженні RAB-регулювання

Економічна доцільність впровадження змін при лібералізації ціноутворення в потенційно конкурентних секторах діяльності залізничного транспорту буде визначатися тим, чи привели впроваджувані зміни до кращих результатів діяльності в процесі використання підприємствами.

В загальному вигляді показник економічної ефективності визначається як відношення величини економічного ефекту до величини ресурсів або витрат. В залежності від того, який показник братиметься для ресурсів і витрат буде визначатися економічна ефективність. Так само окремим випадком показника ефективності виступатиме коефіцієнт дохідності (рентабельності), як відношення прибутку до величини ресурсів (витрат).

В залежності від показника знаменника, матимемо різні коефіцієнти рентабельності. Якщо у знаменнику витрати – це рентабельність витрат. Одночасно, на практиці рентабельність розуміється у ширшому значенні, ніж ефективність. Крім того, для визначення ефективності використовуються також інші показники.

Необхідно зазначити, що розуміння ефективності у зазначеному нами контексті також відповідає розумінню цього поняття як результату перетворення об'єктами вхідних параметрів у вихідні, тобто у розумінні методу Data Envelopment Analysis (DEA), який був запропонований американськими вченими А. Чернсом (A. Charnes) [285], Вільямом Купером (W. W. Cooper) [285] та Е. Родсом (E. Rhodes) [285] на підставі ідей М. Фаррелла (M. J. Farrell) [296].

Звідси в нашому випадку, враховуючи особливості функціонування залізничного транспорту, для визначення показника економічної ефективності у чисельнику стоятиме величина необхідної валової виручки, а в знаменнику – величина ресурсів (продажів) виражена через вантажообіг. З одного боку, результат відповідатиме показнику економічної ефективності, а з іншої – показнику частини доходу, яка приходить на 1 ткм, тобто буде середнім тарифом. Такий підхід буде відповідати з одного боку економічному змісту економічної ефективності, а з іншого

– підходу RAB-регулювання, оскільки складові виручка, вантажообіг, середній тариф є складовими цього підходу.

У якості критерію того, що пропоновані зміни необхідно впроваджувати може виступати збільшення інвестицій підприємства, покращення стану основних засобів підприємства та зміна тарифів у прийнятних для регулятора межах.

Якщо в результаті переходу при лібералізації ціноутворення до нової моделі регулювання підприємства залізничного транспорту оновлюють свої основні засоби, отримують необхідні кошти на здійснення інвестицій та зміна тарифів відбувається у прийнятних межах, тоді можна говорити про те, що застосування нових моделей регулювання при лібералізації ціноутворення є доцільним.

Аналізуючи формулу (3.4) можна дійти висновку, що для прогнозування необхідної валової виручки, потрібно розробити методики, які б враховували порядок визначення регуляторної бази активів з врахуванням та визначенням груп активів, що до неї включаються, крім того, має існувати методика визначення параметрів, які впливають на RAB і дохід на капітал. Також потребує визначення порядок формування амортизаційних витрат або повернення капіталу, який створювався до моменту переходу на RAB.

Виходячи з цього та на підставі інформації щодо природного монополіста, яка може слугувати у якості порівняльної, при моделюванні застосовності RAB-регулювання у якості параметрів слід вибрати такі: виручку TRR , як сукупний дохід, що потрібний при діяльності деякої умовної компанії; витрати компанії; амортизацію, що приходить на вантажні перевезення для обраного сегменту основних засобів (для врахування амортизаційних відрахувань), дохід на капітал (враховуватиметься за допомогою такого засобу здійснення інвестицій як залучення зовнішнього та внутрішнього фінансування (власна інвестиційна програма).

Звідси, складові формул (3.3), (3.4) будуть враховуватися відповідно через такі складові:

$$TR \rightarrow R_{act}, OE \rightarrow E, ROC \rightarrow I, D \rightarrow A, T \rightarrow T, \Delta T, \quad (3.15)$$

де R_{act} – рівень необхідної валової виручки;

E – величина витрат;

I – необхідний рівень фінансування;

A – величина амортизації, яка буде приходиться на вантажні перевезення для обраного сегменту основних засобів;

$T, \Delta T$ – відповідно величина середнього тарифу та зміни тарифів.

В свою чергу відповідні складові будуть залежати від параметрів:

$$R_{act\ i} = f(R_{i-1}, A_i, E_i, CL_i, AI_i, T_v), E_i = f(E_{i-1}, A_i), I_i = f(N_{new}, Price_{new}),$$

$$A_i = f(A_{i-1}, A_{new}, A_{old}, N_{new}, Price_{new}, H, N_{old}), T_i = T(E_i, A_i, I_i, T_v),$$

$$\Delta T = \Delta T(T_i, R_{act\ i}, R_{i-1}), \quad (3.16)$$

де $i - 1, i$ – індекси параметрів відповідно у попередньому та наступному роках;

AI_i – процентні виплати (AI , *accrued interest*) за зовнішніми запозиченнями;

CL_i – розмір платежу по залученим коштам;

T_v – час повернення залучених коштів;

N_{new} – кількість нових одиниць основних засобів, що підлягають закупівлі;

$Price_{new}$ – вартість нової одиниці основних засобів;

A_{new} – величина амортизації нових одиниць основних засобів;

A_{old} – величина амортизації основних засобів, що вибули;

H – норма амортизації нових одиниць основних засобів;

N_{old} – кількість основних засобів, що підлягають списанню із переліку основних засобів.

Для виявлення можливості застосовності RAB-регулювання при лібералізації ціноутворення визначимо такі показники: кількість основних засобів компанії, що існуватимуть після застосування нової моделі регулювання, необхідний рівень фінансування компанії, необхідну валову виручку та величину зміни тарифу на вантажні перевезення.

При формулюванні наших підходів будуть враховуватися теоретичні результати, що отримані для пасажирських перевезень авторами у роботі [229].

Кількість основних засобів, що будуть існувати в компанії після оновлення (N_{act}) будемо визначати наступним виразом:

$$N_{act} = N_{new} + N_{bal} \left(1 - \frac{N_{old}}{N_{bal}}\right), \quad (3.17)$$

де N_{new} – кількість нових одиниць основних засобів, що підлягають закупівлі для оновлення;

N_{bal} – кількість основних засобів, що перебувають на балансі умовної компанії;

N_{old} – кількість основних засобів, що підлягають списанню із переліку основних засобів.

Необхідний рівень фінансування діяльності компанії у сфері вантажних перевезень (I) буде визначатися, виходячи із необхідних для придбання нових основних засобів коштів на кожен рік періоду регулювання:

$$I = N_{new} Price_{new}, \quad (3.18)$$

де $Price_{new}$ – вартість нової одиниці основних засобів, яка береться однаковою для засобів, які придбаваються та є незмінною величиною протягом років періодів регулювання.

Величина (I) буде розраховуватися для кожного року періоду регулювання в залежності від кількості основних засобів, що потрібні для придбання відповідно від сценаріїв розвитку залізничного транспорту. Величина необхідного рівня фінансування буде зменшуватися на величину власних інвестованих коштів. Тобто, актуальна величина фінансування компанії (I_{act}) у поточному році періоду регулювання буде визначатися за формулою:

$$I_{act} = I - I_c = N_{new} Price_{new} - I_c, \quad (3.19)$$

де I_c – величина коштів, які компанія інвестує у оновлення основних засобів у поточному році періоду регулювання.

Відповідно до стимулюючого регулювання (РАВ) фінансування оновлення основних засобів компанії може відбуватися з власних джерел фінансування (кошти

на фінансування капітальних вкладень) та/або за допомогою зовнішнього фінансування (запозичень).

При погашенні заборгованості за зовнішніми зобов'язаннями застосовується метод погашення предмету фінансування рівними частинами [110, 113]. Величина відшкодування запозичення розраховується з урахуванням тіла, що підлягає погашенню і кількості періодів за формулою:

$$d = \frac{P - S_L}{n} = \text{const}, \quad (3.20)$$

де d – сума відшкодування основної суми зовнішнього запозичення; P – первісна вартість запозичення; n – к-сть років, на які надаються запозичення; S_L – залишкова вартість запозичення.

Процентні виплати (*accrued interest (AI)*) за зовнішніми запозиченнями залежатимуть від процентної ставки (*rate of interest (ROI)*) та нараховуватимуться на зменшувану основну суму запозичень за формулою:

$$AI = ROI \cdot I_{act}, \quad (3.21)$$

де ROI – процентна ставка зовнішніх запозичень; I_{act} – актуальна величина рівня фінансування компанії, яка підлягає щорічному зменшенню під час розрахунків процентів (на початок кожного року).

Платежі за залученими коштами складаються із суми відшкодування вартості запозичення та процентів, які обчислюються з огляду на величину заборгованості по запозиченням на початок періоду.

Платіж визначатиметься згідно формули:

$$CL_t = D_{t-1} \cdot ROI + d, \quad (3.22)$$

де D_{t-1} – залишок заборгованості за запозиченнями на початок попереднього періоду, для першого періоду виплати боргу буде складати величину I_{act} .

При отриманні нового зовнішнього запозичення залишки по боргах у межах одного року додаються без застосування їх конверсії та/або консолідації, хоча такі схеми можуть існувати з боку лендерів. Також не враховується наявність у момент

отримання фінансування у вигляді зовнішніх запозичень ковенантів (фінансових (*financial covenant*) або інших) або гарантій.

Через (R_1) позначимо величину доходів, які отримувались компанією до впровадження нового регулювання, а через (R_2) – величина доходів після впровадження нового регулювання.

Тепер через середній тариф на перевезення (T_1) до моменту введення нового регулювання дохід визначатиметься формулою:

$$R_1 = Tkm_1 \cdot T_1, \quad (3.23)$$

де Tkm_1 –вантажобіг у році, що передує року введення РАВ-регулювання, ткм;
 T_1 –середній тариф на перевезення, грн.

Після введення РАВ-регулювання амортизація (A_2) збільшиться на величину амортизації нових одиниць основних засобів (A_{new}) та одночасно зменшиться на величину амортизації основних засобів, що вибули (A_{old}), та складатиме:

$$A_2 = A_1 + A_{new} - A_{old} = A_1 + N_{new}Price_{new}H - N_{old}Price_{old}, \quad (3.24)$$

де A_1 – величина амортизації у попередньому році;

H – норма амортизації нових одиниць основних засобів, у частках;

$Price_{old}$ – вартість амортизації на вибуття 1 одиниці основних засобів, грн.

Враховуючи величину амортизації після придбання нових основних засобів, величина витрат після застосування РАВ-регулювання (E_2) на перший рік періоду регулювання буде складати:

$$E_2 = ((E_1 - A_1) + A_2), \quad (3.25)$$

де E_1 – величина витрат у році, що передує року застосування РАВ-регулювання, грн.

Розрахунок витрат на наступні роки в межах періоду регулювання здійснюватиметься виходячи із даних попереднього року.

Для розрахунку використаємо наступну залежність між витратами (E_1) та доходами (R_1) із врахуванням рентабельності витрат:

$$R_1 = E_1(1 + RoE), \quad (3.26)$$

де RoE – рентабельність витрат вантажних перевезень, у частках.

Для нового регулювання (РАВ) передбачено диференціацію джерел фінансування, тому на практиці для кожного джерела фінансування, як згадувалося у п. 3.3 нашого дослідження, будуть існувати свої проценти, під які залучається фінансування. Проте для спрощення розрахунків буде враховуватися одне значення процентів на покриття залучених коштів.

Оскільки, величиною доходів, що отримуються компанією, мають покриватися витрати, які зростають за рахунок амортизації нових основних засобів, а також витрати, які необхідні для покриття залученого фінансових ресурсів в частині процентів за залученими коштами і в частині витрат на придбання нових основних засобів, то, очевидно, що для необхідної валової виручки (R_{act}) має виконуватись умова:

$$R_{act} \geq E_2 + AI + \frac{I}{T_v}, \quad (3.27)$$

де T_v – період повернення залучених коштів (к-сть років).

Виходячи із приведених вище формул, після введення РАВ-регулювання величина середнього тарифу буде обчислюватися наступним чином:

$$T_2 = \frac{E_2 + AI + \frac{I}{T_v}}{Tkm_2}, \quad (3.28)$$

де Tkm_2 – величина вантажообігу у році початку застосування РАВ-регулювання, ТКМ.

Як бачимо із останнього виразу, на величину тарифу впливатиме зміна вантажообігу, а також зміна витрат в залежності від прийнятих регулятором сценаріїв, за якими по-різному оновлюється рухомий склад.

Пропонується використовувати наступну послідовність кроків по оцінці економічної доцільності лібералізації ціноутворення (див. блок-схему алгоритму на рис. 3.9).

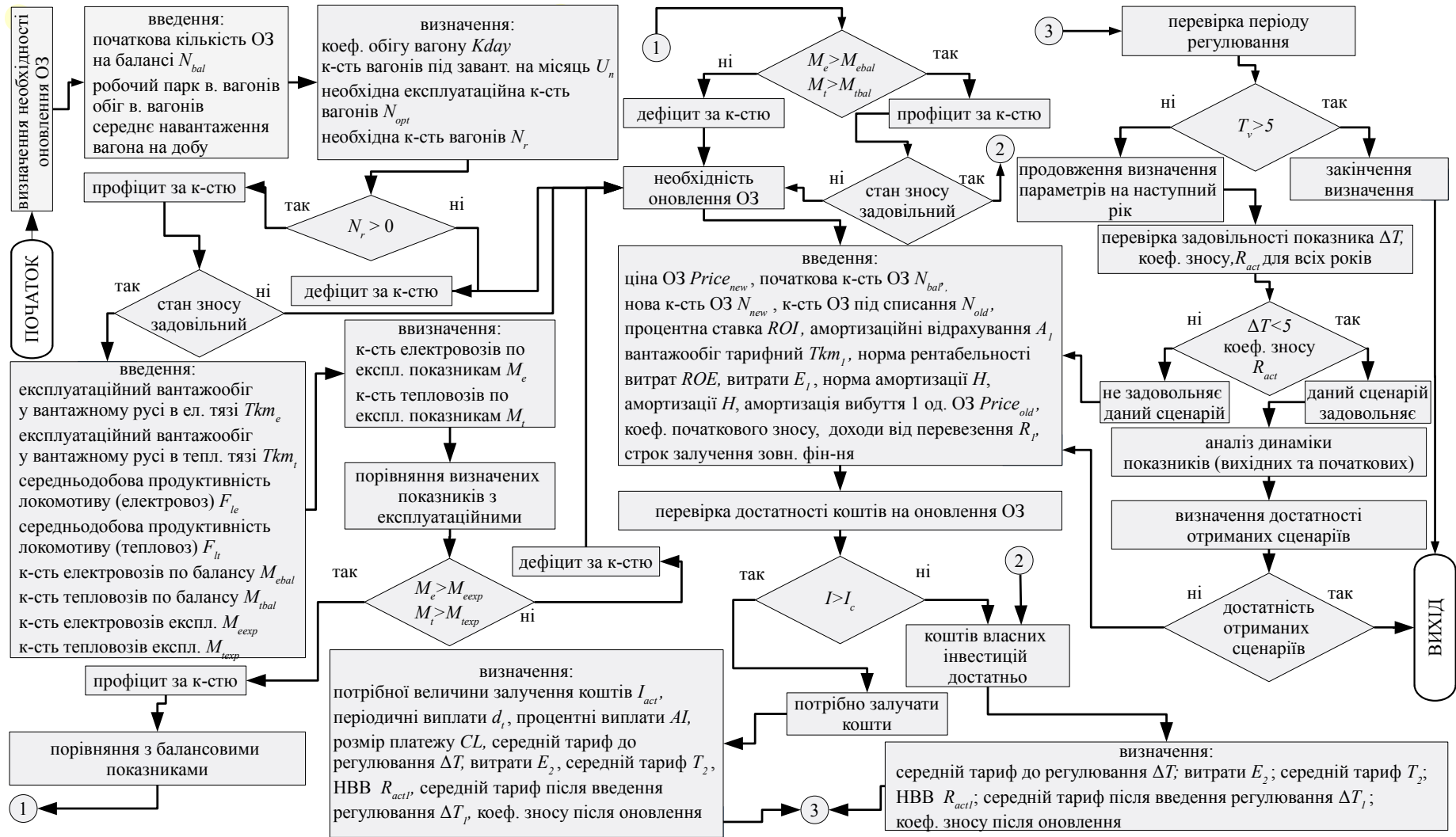


Рис. 3.9 Блок-схема алгоритму визначення економічної доцільності лібералізації ціноутворення при впровадженні RAB- регулювання

Джерело: власна розробка

Реалізація наведеної моделі дозволяє оцінити зміну рівня тарифів до початково заданих умов для сценаріїв, а також простежити вплив на зміну тарифів зміну інших параметрів запропонованої моделі.

Для вибору виду основних засобів, що будуть враховуватися у нашій моделі, потрібно попередньо здійснити ряд розрахунків перед основним розрахунком. Проведені попередні розрахунки у Е.2 додатку Е дозволили отримати висновок, що з двох категорій основних засобів більша потреба існує у оновленні категорії основних засобів «Вагони», проте, зважаючи на розроблені сценарії, в моделюванні також буде враховано категорію основних засобів «Локомотиви» (Сценарій 4 «Відродження»).

Відповідно до Пояснювальної записки до консолідованого проекту фінансового плану ПАТ «Укрзалізниця» на 2016 рік на балансі компанії перебувало 109596 одиниць вантажних вагонів, 4475 контейнерів та 5210 пасажирських вагонів (моторвагонний рухомий склад не враховувався) [131].

За даними джерела [131] робочий парк вантажних вагонів складав 69800 од. вагонів, із них 3475 вагонів підлягало списанню, 8257 вагонів – технічному обстеженню. Знос вантажних вагонів складає 91,0% [131]. Як видно з наведених даних знос вантажних вагонів складає критичну величину для природного монополіста на залізничному транспорті.

Якщо ситуація із зносом вантажних вагонів не зміниться, то може постати питання взагалі про існування залізничного транспорту в Україні. Тому необхідно перейти до такої моделі регулювання природного монополіста, яка дозволить отримати необхідні кошти для оновлення основних засобів підприємства.

Тепер для подальшого моделювання у якості вихідного положення будемо використовувати твердження, відповідно до якого необхідно здійснити оновлення основних засобів підприємства.

Оновленню можуть підлягати різні основні засоби: локомотиви, різні види вагонів (напіввагони, зерновози, універсальні, цементовози і т. ін.) та ін.

У якості ціни одного умовного основного засобу приймається його вартість у 780 тис. грн. Еквівалент 30 тис. доларів США є округленим значенням розрахованої середньої ціни 32,125 тис. дол. США цін вагонів наведених у роботі [121].

У якості критерію застосування умовної моделі приймається критерій оновлення існуючих основних засобів. При цьому у моделі не враховується стан інших засобів та активів, що можуть впливати на фінансові результати діяльності компанії.

Повернення вкладених або залучених коштів враховується для всього капіталу, що використовує компанія. Для амортизації пропонується використовувати метод лінійної амортизації для існуючих основних засобів, що підлягають списанню.

Тепер для подальшого моделювання потрібно розробити сценарії розвитку залізничного транспорту, в межах яких будуть впроваджуватися: зміни у сфері регулювання діяльності компанії (впровадження РAB-регулювання), стратегії оновлення основних засобів компанії, зміни у сферах корпоративного управління компанії, різна динаміка зміни вантажообігу, зміни формування доходів та тарифів на перевезення компанії та ін. Для цього здійснимо розробку відповідних сценаріїв.

Розроблені сценарії розвитку залізничного транспорту та їх детальний опис представлено у Е.1 Додатку Е. У якості періоду часу вибрано період у 5 років, що відповідає середньостроковій перспективі планування, а також співпадає з періодом РAB-регулювання. Загальний вигляд сценаріїв представлено на рис. 3.10.

Результати співставлення сценаріїв представлено у табл. 3.1.

Розрахунки за сценаріями будемо здійснювати на підставі розробленої моделі розрахунків, що представлено на рис. Е.1.1 Додатку Е.

Вихідні дані, що будуть застосовуватися для моделювання на умовній компанії представимо у табл. 3.2, 3.3, при цьому буде розглядатися як буде змінюватися наша модель та її параметри для 4-х сценаріїв.

В пропонованій моделі враховується амортизація в частині витрат, що відносяться до вантажних перевезень. Для визначення початкових даних по амортизації скористаємося наступним.

Згідно із даними консолідованої фінансової звітності «Укрзалізниці» амортизація основних засобів «Вагони» була 1611,892 млн. грн. (на 01.01.2015) [85].

Частка вантажних вагонів (без контейнерів) від загальної їх кількості складає приблизно 92%.



Рис. 3.10 Загальний вигляд сценаріїв розвитку залізничного транспорту

Джерело: розроблено автором

Таблиця 3.1

Результати співставлення сценаріїв

Область	«Поточний»	«Відродження»	«Еволюційний»	«Песимістичний»
Зміни відбулися в структурі корпоративного управління	Формальні зміни у структурі корпоративного управління, відсутня відповідальність за результат діяльності, дефіцит пропускних спроможностей,	Якісні зміни в структурі корпоративного управління, прозорість в управлінні, визначені критерії відповідальності, відсутність дефіциту пропускних спроможностей, змінена структура управління	Старі підходи та методи корпоративного управління, невизначеність критеріїв відповідальності, ручне та непрозоре управління, дефіцит пропускних спроможностей, непрозорість та не публічність в управлінні	Суперечливий характер змін, поєднання застосування старих та нових методів, відповідальність за результати не специфікована, зміни в управлінні точкові
Зміни в сфері регулювання діяльності компанії	Застосування раніше діючих НПА, декларативний характер діяльності регулятора, наявність бар'єрів для доступу нових гравців на ринку перевезень вантажів	Застосування нових НПА (нові методи регулювання), специфікація потенційно конкурентних секторів, специфікація та захист прав власності з ключовою потужністю, окремий регулятор у галузі, створення механізму покриття збитків, зняті бар'єри для доступу нових гравців	Поєднання застосування старих та нових НПА, відсутність розроблених підзаконних НПА для виділених секторів, ефект «захоплення регулятора», бар'єри для доступу «третьох сторін»	Поєднання застосування старих та нових НПА, відсутність специфікації прав власності ключових потужностей, ефект «захоплення регулятора», можливість доступу «третьої сторони»
Зміни у перевізних можливостях	Поступового падіння вантажообігу, незадовільна та непрозора політика щодо тарифів,	Покращення динаміки вантажообігу, прозора політика щодо тарифів, прозора політика розподілу рухомого складу, впровадження надання нових послуг	Збільшення вантажообігу, використання ринкової влади, непрозорість тарифної політики, активність приватних власників рухомого складу	Поступове падіння динаміки вантажообігу, невизначеність правил, поступова втрата ринкової влади, непрозорість тарифної політики

Область	«Поточний»	«Відродження»	«Еволюційний»	«Песимістичний»
Зміни у фінансовому стані компанії	Падіння доходів, постійне зростання тарифів, темп зростання витрат може домінувати над темпом зростання доходів, збитки від пасажирських перевезень	збільшення доходів, зниження тарифів, темп зростання доходів та прибутків може домінувати над темпом зростання витрат, новий механізм покриття недоотриманих доходів, додаткові доходи від товариств компанії	Ефект роздуття потужностей, зростання витрат, темп зростання витрат більше, ніж темп доходів, перехресне субсидування пасажирських перевезень, виокремлення другорядних видів діяльності	Зменшення доходів, зниження тарифів для залучення вантажних потоків, зміна темпів зростання доходів і витрат, розмиття прибутку, перехресне субсидування пасажирських перевезень
Зміни стану ОЗ компанії та умов їх фінансування	Потреба додаткових коштів для фінансування капітальних вкладень, традиційні джерела залучення коштів, тренд на збільшення витрат,	Залучення додаткових коштів на фінансування капітальних вкладень у разі необхідності, розширені джерела фінансування (+TIF), мінімізація ефекту роздуття витрат, додаткові гарантії фінансування	Недостатність власних коштів для фінансування капітальних вкладень, традиційні джерела фінансування капітальних вкладень, обмеженість додаткових джерел та умов залучення фінансування	Недостатність власних коштів для фінансування капітальних вкладень, традиційні джерела фінансування капітальних вкладень, неефективне використання коштів
Зміни у сфері перевезення вантажів	Зменшення можливостей для перевезення вантажів, недостатня якість сервісу послуг, падіння попиту на послуги перевезення	Поступове покращення активів, закупівля локомотивів, покращення сервісу надання послуг	Закупівля нових основних засобів за принципом «латання дір», втрачання прибуткових напрямків перевезень, недостатня якість сервісу послуг	Закупівля нових засобів під гострі поточні потреби, низька якість сервісу послуг, втрачання прибуткових напрямків перевезень

Джерело: розроблено автором

Припустимо, що амортизація для основних засобів «Вагони», що припадає на вантажні перевезення складатиме таку ж частку (без врахування різної вартості рухомого складу) (дані для розрахунків бралися із [131], [85]). Звідси, амортизацію основних засобів «Вагони», яка припадає на вантажні перевезення приймемо за 1483 млн. грн.

Тепер, враховуючи інформацію по локомотивам за 2017 рік [48] у Укрзалізниці знаходилося 4016 локомотивів, з яких 1738 – електровози, 756 – магістральні тепловози.

Виходячи з вищенаведеного, для наших розрахунків приймаємо, що використовується 939 електровозів та 756 магістральних тепловозів, тобто 42% від загальної кількості локомотивів, при цьому знос локомотивів складає 95,7% [131].

За ціну одного умовного основного засобу приймається 125 млн. грн. [235].

Згідно із даними фінансової звітності ПАТ «Укрзалізниця» (на 31.12.2016 р.) амортизація для основних засобів «Локомотиви» (на 01.01.2015 р.) складала 1112 млн. грн. [85]. Виходячи із даних по рухомому складу за частку локомотивів у вантажному русі приймаємо приблизно 42%.

Припустимо, що амортизація для основних засобів «Локомотиви», що припадає на вантажні перевезення складатиме таку ж частку (без врахування різної вартості рухомого складу). Звідси, амортизацію основних засобів «Локомотиви», яка припадає на вантажні перевезення приймемо за 500 млн. грн. (Округлене значення величини 489,72 млн грн, що бралася на 1 січня 2015 р.).

Попередньо здійснимо ряд розрахунків перед основним розрахунком. Проведені попередні розрахунки у додатку Ж дозволили отримати висновок, що з двох категорій основних засобів більша потреба існує у оновленні категорії основних засобів «Вагони», проте, зважаючи на розроблені сценарії, в моделюванні також буде враховано категорію основних засобів «Локомотиви» (Сценарій 4 «Відродження»).

В свою чергу, для розрахунків за сценаріями потрібно здійснити прогнозування вантажообігу. Результати прогнозування представлено у Додатку И. В розрахунках рівень зростання витрат приймається без врахування рівня інфляції.

Таблиця 3.2

Вихідні дані для розрахунку параметрів RAB-регулювання

Параметр для розрахунків	Розмірність параметру	Величина параметру
Вартість одиниці основного засобу (для всього строку регулювання приймається сталою величиною), $Price_{new}$	млн. грн.	0,78
Початкова кількість основних засобів, що перебувають на балансі компанії, N_{bal}	шт.	70000
Процентна ставка по зовнішнім запозиченням, ROI	%	15*
Амортизаційні відрахування для балансової вартості основних засобів, A_1	млн. грн.	1483
Вантажообіг у році, що передує року застосування RAB-регулювання, Tkm_1	ткм	195054
Витрати у сфері вантажних перевезень, E_1	млн. грн.	32873
Норма амортизації основних засобів, H	частки	0,05
Амортизація на вибуття 1 одиниці основного засобу, $Price_{old}$	млн. грн.	0,0078
Початковий знос основних засобів до моменту застосування RAB-регулювання	%	90
Доходи від перевезень вантажів у році, що передує застосуванню RAB-регулювання, R_1	млн. грн.	36160,3
* величина процентної ставки вибрана вище облікової ставки НБУ 13,50 % на 27.10.2017 р. [114], тобто загалом відповідає загальній позиції надання кредитних коштів фінансовими установами. Враховуючи специфіку фінансування інфраструктурних проектів величина процентної ставки може складати меншу величину.		

Джерело: складено автором

Таблиця 3.3

Вихідні дані для розрахунку параметрів РAB-регулювання

Параметри для розрахунків	Розмірність параметру	Величина параметру
Курс долара у національній валюті	грн. за 1 дол. США	27,6
Вартість одиниці основного засобу (для всього строку регулювання приймається сталою величиною), $Price_{new}$ (округлена величина від вартості 4,5 млн дол. США за 1 локомотив General Electric ТЭП33А)	млн. грн.	125
Початкова кількість основних засобів, що перебувають на балансі компанії, N_{bal}	шт.	4016
Процентна ставка по зовнішнім запозиченням, ROI	%	20*
Амортизаційні відрахування для балансової вартості основних засобів, A_1	млн. грн.	500
Вантажообіг у році, що передує року застосування РAB-регулювання, Tkm_1	ткм	195054
Витрати у сфері вантажних перевезень, P_1	млн. грн.	32873
Норма амортизації основних засобів, H	частки	0,033
Амортизація на вибуття 1 одиниці основного засобу, $Price_{old}$	млн. грн.	2,2**
Початковий знос основних засобів до моменту застосування РAB-регулювання	%	95,7
Доходи від перевезень вантажів у році, що передує застосуванню РAB-регулювання, D_1	млн. грн.	36160,3
* величина процентної ставки вибрана вище облікової ставки НБУ 17 % на 02.03.2018 р. [114], тобто загалом відповідає загальній позиції надання кредитних коштів фінансовими установами. Враховуючи специфіку фінансування інфраструктурних проектів, величина процентної ставки може складати меншу величину. ** величина амортизації вибуття прийнята як вартість маси локомотиву як сировини для металобрухту (у якості локомотиву використано характеристики локомотиву 2ТЭ116 (2 ТЭ10), тобто 2*138 тс, ціна металобрухту бралася 8000 грн. за 1 т [256]).		

Джерело: складено автором

Зробивши розрахунки за розробленими сценаріями, представимо результати розрахунків у табл. К.1-К.4 та на рис. К.1, К.2 додатку К.

Порівняння результатів розрахунків представлено у табл. 3.4 (у відповідних строках представлено інтервал зміни величин для періоду 2019-2023 рр.).

Представлене співставлення результатів слугує основою тарифного меню. Більш детальний розрахунок див. у Додатку К.

Таблиця 3.4

Співставлення результатів розрахунків за сценаріями

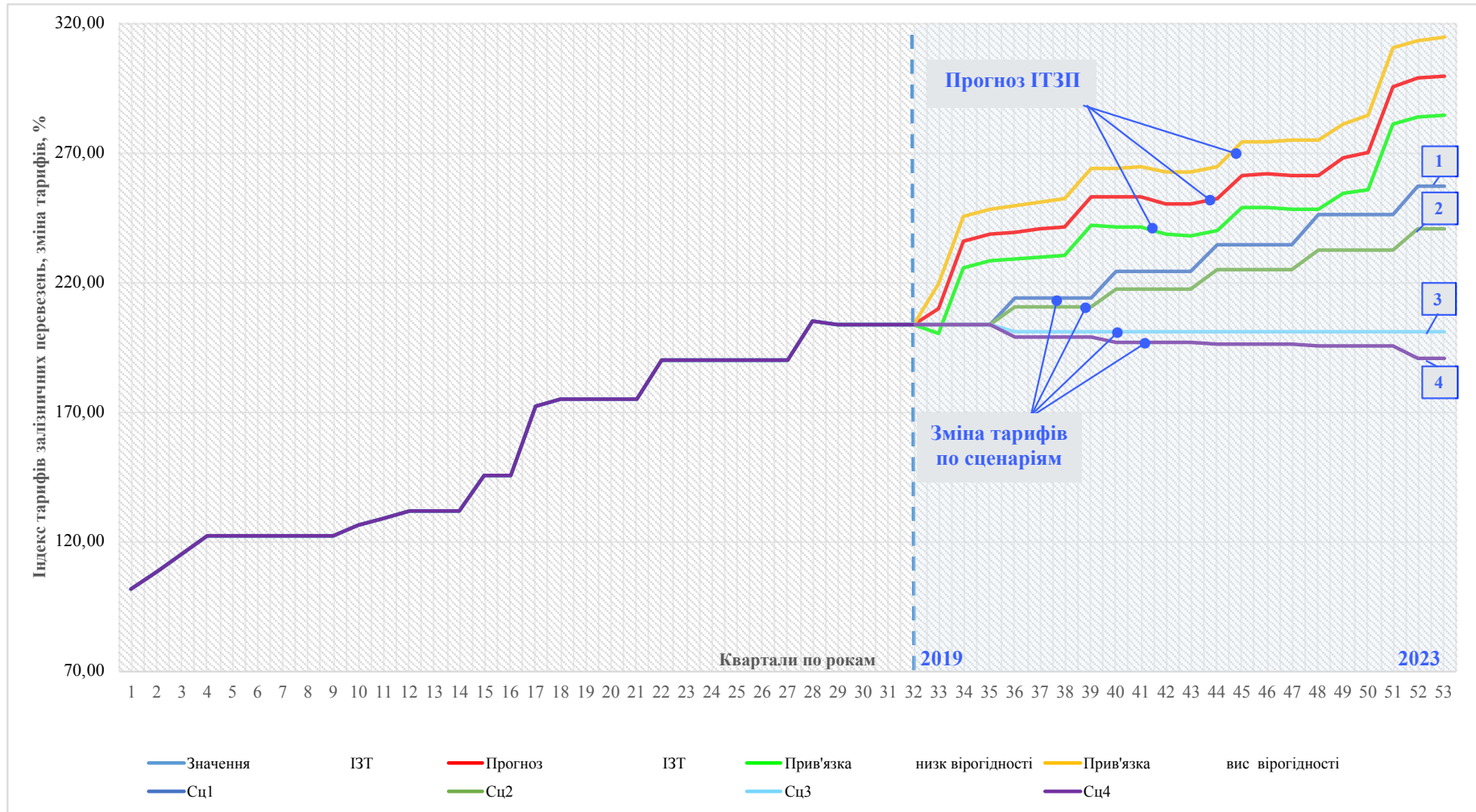
Показник	«Поточний»	«Еволюційний»	«Песимістичний»	«Відродження»
Період сценарію, років	5	5	5	5
Вантажообіг, млн ткм	164676... 115644,35	189002,76... 165842,62	164676,00... 115644,35	191000,00... 222000,00
Кількість нових ОЗ (В/Л), шт	17500 (В)	50000 (В)	14194 (В)	50000 (В)+150 Л (Л)
TRR, млн грн	34860,57... 36490,18	35686,07... 41319,02	37499,14... 25543,80	69598,97... 74458,19
Зміна тарифів у межах, грн на ткм	0,21...0,32	0,189...0,249	0,228...0,221	0,182...1,168
Зміна тарифів, %	0...41,98	0...28,72	0...-3,01	0...-8,23
Знос після оновлення, %	81,43...54,56	74,81...35,72	81,43...56,53	74,81...35,72/ 88,22...81,46

Джерело: розраховано автором

Також здійснимо порівняння результатів зміни рівня тарифів з існуючим індексом тарифів на залізничні перевезення шляхом порівняння динаміки розрахованого ряду зміни та прогнозованого ряду з межами, що відповідають песимістичному та оптимістичному варіантам його реалізації (див. прогноз у табл. К.5 Додатку К та графічний результат на рис. 3.11, рис. К.3 Додатку К).

Якщо ж порівняти величину зміни тарифів за розробленими сценаріями з прогнозними значеннями зміни тарифів, які відповідають перегляду індексу тарифів на вантажні залізничні перевезення за період часу, на який здійснювалась розробка сценаріїв, можна говорити про те, що результати, отримані для 4-х сценаріїв, на графіку лежать нижче всіх варіантів прогнозу вказаних індексів (рис. К.3 Додатку К).

Сукупність всіх розробок дозволила запропонувати концептуальний підхід до лібералізації ціноутворення в потенційно конкурентних секторах діяльності підприємств залізничного транспорту, що базується на адвокатуванні конкуренції, розробці сценаріїв, формуванні тарифного меню.



Примітка. Рівень значимості при прогнозуванні 0,05 (95%). Один проміжок осі абсцис відповідає періоду 1 кварталу (1 період – 1 квартал 2011 р.). Значення представлено наростаючим підсумком. Базовим значенням для зміни тарифів слугує останнє значення індексу тарифів (ІТЗП). Використовується метод базисної підстановки.

Рис. 3.11 Результати розрахунків за сценаріями

Джерело: розробка автора

Висновки до розділу 3

Відповідно до поставленої мети були отримані такі наукові та практичні результати.

1. Реалізація отриманих концептуальних засад лібералізації ціноутворення у досліджуваних секторах визначає необхідність зміни методичних підходів регулювання ціноутворення у практиці управління залізничними підприємствами. Для цього були визначені стимули регулювання, які сприятимуть лібералізації ціноутворення підприємствами залізничного транспорту та будуть враховані при розробці підходів та практичних рекомендацій.

2. Вироблення рекомендацій слід здійснювати у межах сформульованих напрямків. Для розробки стимулюючого регулювання при лібералізації ціноутворення в потенційно конкурентних секторах запропоновано зміни нормативно-правового удосконалення та адвокатування конкуренції, без впровадження яких результати не будуть системними та повними. У якості практичних рекомендацій розроблено схему РАВ-регулювання при лібералізації ціноутворення у вказаних секторах залізничного транспорту та механізм застосування АМКУ у якості суб'єкта адвокатування конкуренції. На базі розроблених схем та механізму проведення лібералізації ціноутворення буде ефективною.

Сукупність змін нормативно-правового удосконалення та адвокатування конкуренції складають організаційно-економічний підхід до поступового послаблення державного регулювання та розширення меж економічної свободи підприємств залізничного транспорту. Цей підхід на відміну від існуючих директивних підходів ґрунтується на комплексному застосуванні змін у законодавстві (щодо складу та специфікації витрат, що не враховуються при регулюванні цін та тарифів; вибору можливих структур та видів тарифів на послуги суб'єктів природних монополій на залізничному транспорті; визначенні структури доходів, які залежать від регуляторної бази активів), використанні інструментів конкурентної політики та адвокатуванні конкуренції.

3. Виходячи із сутності і змісту лібералізації ціноутворення у потенційно конкурентних секторах, розробка методичного підходу має спрямовуватися на впровадження стимулюючих методів регулювання ціноутворення (РАВ), а також нівелювати недоліки та недосконалість існуючих методів ціноутворення (зміна тарифів на величину індексу, відсутність мотивації оптимізувати використовувані ресурси, багатоваріантність макроекономічних показників, відсутність розвитку конкуренції) та його регулювання. Запропонований методичний підхід є стимулюючим (РАВ), враховує рівень витрат, необхідну валову виручку, зміну рівня тарифів (цінові коридори), дозволяє в структурі тарифу враховувати інвестиційну складову, забезпечує можливість повернення залучених коштів та отримання доходу на власний капітал та ін. Він може бути розповсюджений на тарифні складові, на певні сфери, сектори, сегменти послуг, що надаються (будуть надаватися) підприємствами залізничного транспорту. Для реалізації методичного підходу представлено фреймворк побудови ціноутворення у досліджуваних секторах залізничних підприємств, який слугує для швидкості розробки та впровадження запропонованих підходів.

4. Для оцінки доцільності впроваджуваних змін в досліджуваних секторах діяльності запропоновано методичний підхід до оцінки економічної доцільності лібералізації ціноутворення, який ґрунтується на визначенні потреби в основних засобах, оцінюванні допустимої межі зростання тарифів, розрахунках вихідних параметрів сценаріїв, які базуються на стратегії оновлення основних засобів на довгостроковий період, виборі розроблених сценаріїв на підставі порівняння сценарних величин зміни рівня тарифів з допустимою межею їх зростання, виборі задовільних сценаріїв на підставі порівняння величини зміни рівня тарифів з прогнозованим рівнем тарифів. При розробці сценаріїв розвитку залізничного транспорту («Поточного», «Еволюційного», «Песимістичного», «Відродження») застосовувалося сценарне планування та прогнозування. Вказані підходи попереджають необґрунтоване збільшення витрат та потужностей, враховують стимули лібералізації та раніше розроблені рекомендації.

5. Проведена оцінка варіантів лібералізації ціноутворення в потенційно конкурентних секторах діяльності показує, що застосування обраних сценаріїв при впровадженні RAB-регулювання дозволяє знизити динаміку зростання тарифів, що менше динаміки прогнозованих значень індексу тарифів на вантажні залізничні перевезення та прогнозованого середньорічного індексу тарифів 50,43%.

6. Сукупність всіх розробок дозволила запропонувати концептуальний підхід до лібералізації ціноутворення в потенційно конкурентних секторах діяльності підприємств залізничного транспорту, що базується на адвокатуванні конкуренції, розробці сценаріїв, формуванні тарифного меню.

Основні результати третього розділу опубліковані в роботах: [206, 207, 208, 210, 212, 217, 211, 209, 28].

ВИСНОВКИ

У дисертаційній роботі проведено теоретичне обґрунтування та запропоновано актуальне рішення важливого для розвитку економічної науки та практики завдання щодо реалізації процесу лібералізації ціноутворення у потенційно конкурентних секторах діяльності підприємств залізничного транспорту, як важливого чинника підвищення ефективності їхнього функціонування. Теоретико-практичний результат дисертаційної роботи реалізований в сукупності концептуальних організаційно-методичних і прикладних рішень та рекомендацій.

1. Ціноутворення виступає одним із найважливіших елементів ринкової економіки та взаємопов'язане з іншими ринковими механізмами, реагуючи на їх дію. Від процесу ціноутворення та рівня цін (тарифів) залізничних підприємств залежить їх фінансовий стан. Дослідження фінансово-економічного стану природного монополіста на залізничному транспорті засвідчило ряд проблем: існування тягара у вигляді субсидування пасажирських перевезень, недостатність доходів для простого відтворення, щорічне збільшення зношеності основних засобів при падінні вантажообігу. Причиною такої ситуації стала наявність недоліків та проблем регулювання ціноутворення природного монополіста.

2. Виявлені недоліки та проблеми регулювання ціноутворення змусили звернутися до дослідження сутності та змісту понятійно-категорійного апарату природної монополії. Трансформація цього розуміння дозволила обґрунтувати потенційно конкурентні сектори в галузі природної монополії шляхом віднесення до них тих секторів, в яких результатами видів діяльності є ринкові товари, як підґрунтя для проведення в означених секторах лібералізації ціноутворення та підвищення ефективності залізничних підприємств.

3. Для здійснення лібералізації ціноутворення в потенційно конкурентних секторах досліджено системи ціноутворення шляхом дослідження їх еволюції від початку функціонування залізниць на території України до сьогодення. В результаті отримано розуміння того, як зароджувалися та формувалися системи ціноутворення на залізничному транспорті, які особливості та зв'язки їм притаманні.

Для поточної системи ціноутворення на залізничному транспорті виявлено ряд основних характеристик та базових недоліків: система «змішаного» типу на основі середньосітьової собівартості перевезень, однаковість регулювання природно монопольних та потенційно конкурентних секторів діяльності залізничних підприємств, здійснення одночасного перегляду всіх тарифів без виділення окремих секторів (сфер) та ін.

Для лібералізації ціноутворення у досліджуваних секторах встановлені передумови лібералізації ціноутворення (інституційні, економічні, соціальні, правові, політичні та загальнонаукові). Ці передумови обумовлюють здійснення лібералізації ціноутворення як процесу змін на даному етапі розвитку економіки, оскільки будь-які зміни мають здійснюватися із врахуванням встановлених передумов.

4. Зміни при лібералізації ціноутворення мають базуватися на принципах, враховувати фактори впливу та умови. Фактори впливу досліджені за допомогою факторів, що враховувалися у різних галузях економіки (електроенергетика, повітряний транспорт та ін.) під час їх лібералізації на різних рівнях. Посилення позитивного та мінімізація негативного впливу факторів через прямий вплив на фактори внутрішнього середовища та адаптацію до факторів зовнішнього середовища сприяє створенню умов, які найкращим чином вплинуть на такі процеси. Сформульовано умови, за яких фактори справляють позитивний вплив на лібералізацію ціноутворення в потенційно конкурентних секторах діяльності залізничних підприємств.

5. Обґрунтовано, що чинниками лібералізації ціноутворення залізничних підприємств виступають принципи, які є результатом дослідження дерегулювання природно монопольних галузей разом з врахуванням особливостей характерних для залізниці. Умови лібералізації ціноутворення враховують ефекти на недоліки, що притаманні природно монопольним фірмам («роздугтя витрат», ефект Аверча-Джонсона, «інформаційна асиметрія», «захоплення регулятора»). Врахування вказаних чинників не можливо без адвокатування конкуренції, оскільки застосування адвокатування конкуренції покращує результати лібералізації саме для транспортної галузі за досвідом провідних західних країн.

6. За результатом дослідження адвокатування конкуренції разом із визначенням його сутності і змісту доведено, що в досліджуваних секторах адвокатування конкуренції повинно спрямовуватись на створення та розробку законодавства та правил щодо конкуренції або створення конкурентного середовища як такого. При цьому важливо, щоб адвокатування конкуренції не обмежувалося лише формальною просвітницькою діяльністю щодо переваг конкуренції на ринках, проведенням освітніх заходів та консультацій з питань конкуренції, а також оприлюдненням інформації про стан конкурентного законодавства.

7. Врахування факторів впливу, принципів та умов лібералізації ціноутворення дозволило обґрунтувати концептуальні засади лібералізації ціноутворення в потенційно конкурентних секторах діяльності підприємств залізничного транспорту шляхом представлення їх у вигляді концептуальної мапи, що містить область нових підходів, методів і механізмів лібералізації; область засобів захисту нових та існуючих учасників процесу лібералізації; область змін функцій, підходів, інструментів регулятора. Концептуальні засади дозволяють визначити напрямки проваджуваних змін при лібералізації ціноутворення.

8. Реалізація отриманих концептуальних засад лібералізації ціноутворення у досліджуваних секторах визначає необхідність зміни методичних підходів регулювання ціноутворення у практиці управління залізничними підприємствами. Для цього були визначені стимули регулювання, які сприятимуть лібералізації ціноутворення підприємствами залізничного транспорту та будуть враховані при розробці підходів та практичних рекомендацій.

Для розробки стимулюючого регулювання при лібералізації ціноутворення в потенційно конкурентних секторах запропоновано зміни нормативно-правового удосконалення та адвокатування конкуренції, без впровадження яких результати не будуть системними та повними. У якості практичних рекомендацій розроблено схему RAB-регулювання при лібералізації ціноутворення у вказаних секторах залізничного транспорту та механізм застосування АМКУ у якості суб'єкта адвокатування конкуренції, на базі яких проведення лібералізації ціноутворення буде ефективною. Сукупність змін нормативно-правового удосконалення та адвокатування конкуренції

складають організаційно-економічний підхід до поступового послаблення державного регулювання та розширення меж економічної свободи підприємств залізничного транспорту. Цей підхід на відміну від існуючих директивних підходів ґрунтується на комплексному застосуванні змін у законодавстві (щодо складу та специфікації витрат, що не враховуються при регулюванні цін та тарифів; вибору можливих структур та видів тарифів на послуги суб'єктів природних монополій на залізничному транспорті; визначенні структури доходів, які залежать від регуляторної бази активів), використанні інструментів конкурентної політики та адвокатуванні конкуренції.

9. Виходячи із сутності і змісту лібералізації ціноутворення у потенційно конкурентних секторах, розробка методичного підходу має спрямовуватися на впровадження стимулюючих методів регулювання ціноутворення, а також нівелювати недоліки та недосконалість існуючих методів ціноутворення (зміна тарифів на величину індексу, відсутність мотивації оптимізувати використовувані ресурси, багатоваріантність макроекономічних показників, відсутність розвитку конкуренції) та його регулювання. Запропонований методичний підхід є стимулюючим, враховує рівень витрат, необхідної виручки, зміну тарифів (цінові коридори), дозволяє в структурі тарифу враховувати інвестиційну складову, забезпечує можливість повернення залучених коштів та отримання доходу на власний капітал та ін. Він може бути розповсюджений на тарифні складові, сфери, сектори, сегменти послуг, що надаються залізничними підприємствами. Для реалізації методичного підходу представлено фреймворк побудови ціноутворення у досліджуваних секторах, який має спрощувати розробку та впровадження підходів.

10. Для оцінки доцільності впроваджуваних змін в досліджуваних секторах діяльності запропоновано методичний підхід до оцінки економічної доцільності лібералізації ціноутворення, який ґрунтується на визначенні потреби в основних засобах, оцінюванні допустимої межі зростання тарифів, розрахунках вихідних параметрів сценаріїв, які базуються на стратегії оновлення основних засобів на довгостроковий період, виборі розроблених сценаріїв на підставі порівняння сценарних величин зміни рівня тарифів з допустимою межею їх зростання, виборі

задовільних сценаріїв на підставі порівняння величини зміни рівня тарифів з прогнозованим рівнем тарифів. При розробці сценаріїв розвитку залізничного транспорту («Поточного», «Еволюційного», «Песимістичного», «Відродження») застосовувалося сценарне планування та прогнозування. Вказані підходи попереджають необґрунтоване збільшення витрат та потужностей, враховують стимули лібералізації та раніше розроблені рекомендації. Проведена оцінка варіантів лібералізації ціноутворення в потенційно конкурентних секторах діяльності показує, що застосування обраних сценаріїв при впровадженні RAB-регулювання дозволяє знизити динаміку зростання тарифів, що менше динаміки прогнозованих значень індексу тарифів на вантажні залізничні перевезення та прогнозованого середньорічного індексу тарифів 50,43%. Сукупність всіх розробок дозволила запропонувати концептуальний підхід до лібералізації ціноутворення в потенційно конкурентних секторах діяльності підприємств залізничного транспорту.

Сукупність отриманих теоретико-методичних та практичних результатів ґрунтується на дослідженні сутності та змісту процесу лібералізації ціноутворення у потенційно конкурентних секторах діяльності залізничних, встановленні особливостей формування та розвитку економічних відносин та організаційних зв'язків, що дає можливість стверджувати про розв'язання в ході дисертаційного дослідження важливого для економічної та транспортної науки завдання.

СПИСОК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ

1. Абрамов А. П. Затраты железных дорог и цена перевозки. М., Транспорт, 1974. 256 с.
2. Авдашева С. Б., Цыцулина Д. В. Задачи и ограничения антимонопольного контроля регулирования тарифов. Вопросы государственного и муниципального управления. 2014. № 4. С. 27-46.
3. Авдашева С. Б., Шаститко А. Е., Калмычкова Е. Н. Экономические основы антимонопольной политики: российская практика в контексте мирового опыта: лекционные и методические материалы. Экономический журнал. 2007. Т. 11, № 1. С. 89–123.
4. Авдашева С., Шаститко А. Адвокатирование конкуренции как часть конкурентной политики. Вопросы экономики. 2005. № 12. С. 109-121.
5. Авдашева С., Шаститко А. Экономический анализ конструкции «группа лиц» в контексте антимонопольного регулирования. Развитие конкуренции в отраслях с естественномонопольным компонентом: основания, варианты, ограничения. М.: РЕЦЭП, 2005. 149 с.
6. Азоев Г. Л. Конкуренция: анализ, стратегия и практика. М.: Центр экономики и маркетинга, 1996. 208 с.
7. Аксьонов І. М. Обґрунтування не монопольності залізничного транспорту // Проблеми підвищення ефективності інфраструктури: збірник наукових праць. 2010. Вип. № 28.
8. Акулов М. П. Динамическое ценообразование – новая стратегическая инициатива и инструмент повышения конкурентоспособности ОАО «ФПК» на рынке транспортных услуг/ под общ. ред. Н. А. Журавлевой // Развитие экономической науки на транспорте: новые решения: сб. докл. Р17 II Междунар. науч.-практич. конф., СПб., 6–7 июня 2013 г. СПб.: СПбГУПС, 2014. 640 с.
9. Амалян А. В. Методологічні підходи до класифікації знижок і бонусів для цілей обліку // БІЗНЕС-НАВІГАТОР. 2015. № 2 (37). С. 6-13.

10. Американский эксперт рассказал, как можно реформировать «Укрзалізницю». URL: <http://economics.unian.net/transport/935061-amerikanskiy-ekspert-rasskazal-kak-mojno-reformirovat-krzaliznyitsyu.html>. (дата звернення: 1.12.2015).

11. Антимонопольна діяльність: Підручник/ Лагутін В. Д., Головка Л. С. та ін.; за ред. проф. В.Д. Лагутіна. К.: КНТЕУ, 2005. 580 с.

12. Антонович А. Государство и железные дороги. Киев: Изд-во Киевского ун-та., 1885. 22 с.

13. Бабак А. В. Особливості визначення регуляторної бази активів для цілей ціноутворення у сфері теплопостачання в Україні// Економіка України. 2012. № 12. С. 51-64.

14. Бабак А. В., Романюк О. П. Ефективне регулювання цін природних монополістів/ Аспекти тарифної реформи. 2003. Вип. № 1. С. 1-10.

15. Базилевич В. Д., Филюк Г. М. Природні монополії. К.: Знання, 2006. 367 с.

16. Бакалинская О. Адвокатирование конкуренции: теоретические и практические проблемы правового регулирования // Журнал «Legea si Viata». 2013. С. 20-23.

17. Барахтян Н. В. Проблеми правового регулювання ціноутворення в Україні // Часопис Академії адвокатури України. 2013. № 2. С. 1-7.

18. Баумоль У. Дж. Состязательные рынки: мятеж в теории структуры отрасли/ Под общ. ред. А. Г. Слуцкого// Вехи экономической мысли. Том 5. Теория отраслевых рынков. СПб.: Экономическая школа, 2003. С.110-140.

19. Бауэрсокс Д., Клосс Д. Логистика: интегрированная цепь поставок. 2-е изд./ Пер. с англ. Н. Н. Барышниковой, Б. С. Пинскера. М.: Олимп-Бизнес, 2008. 640 с.

20. Белінська М., Колесникова Н., Чорний В. Науково-методичні підходи до формування доходів філій ПАТ «Укрзалізниця» від надання послуг по платі за користування контейнерами // Збірник наукових праць ДЕТУТ. Серія «Економіка і управління». 2016. Вип. 36. С. 38-50.

21. Белоусова Н. И., Васильева Е. М. Вопросы теории государственного регулирования и идентификации естественных монополий. М.: Комкнига, 2006. 320 с.

22. Белоусова Н. И., Васильева Е. М. Методологические аспекты анализа конкурентоспособных естественно-монопольных рынков и механизмов их развития// Вестник РГНФ. 2013. № 1(70). С. 56-65.

23. Берман Б., Эванс Дж. Р. Розничная торговля: стратегический подход. 8-е издание: пер. с англ. М.: Вильямс, 2003. 1184 с.

24. Біла книга – Транспорт (неофіційний переклад). URL: http://www.transportukraine.eu/sites/default/files/white_book_transport_2050_ukr_0.pdf. (дата звернення: 10.12.2015).

25. Блауберг И. В., Юдин Э. Г. Становление и сущность системного подхода. М.: Наука, 1973. 135 с.

26. Богомолова Н. І. Ціноутворення в умовах прискорення доставки вантажів і пасажирів на залізничному транспорті // Ефективна економіка. 2010. № 1. URL: http://nbuv.gov.ua/UJRN/efek_2010_1_4. (дата звернення: 5.02.2014).

27. Богомолова Н. І., Дегтярьова Я. Є. Підходи до фінансування інвестиційної діяльності залізниць // Зб. наук. праць Державного економіко-технологічного університету транспорту, серія «Економіка і управління». 2012. Вип. 19. С. 154–160.

28. Богомолова Н., Садюк А. Стимули регулювання при лібералізації ціноутворення на підприємствах залізничного транспорту // Збірник наукових праць ДУІТ. Серія «Економіка і управління». К.: 2018. Вип. 41 (1). С. 108-120.

29. Боняр С. М., Корнійко Я. Р. Основні причини втрати попиту на портові послуги в Україні // Водний транспорт: зб. наук. праць. К.: КДАВТ, 2014. Вип. 1(19). С. 100-06.

30. Бьюкенен Дж. М. Сочинения. Пер. с англ. Серия: «Нобелевские лауреаты по экономике». Т.1. Фонд экономической инициативы; Гл. ред. кол.: Нуреев Р.М. и др. М.: Таурус Альфа, 1997. 560 с.

31. Валитов С. С. Адвокатирование конкуренции антимонопольными органами в Украине // ПЧДУ. 2013. № 1.

32. Вдосконалення системи тарифного регулювання природних монополій/ Під кер. О. Сафіна. К.: Центр сприяння інституційному розвитку державної служби при Головному управлінні державної служби України, 2006. 32 с.

33. Верига Ю. А. Сутність та класифікація витрат підприємств торгівлі: теорія і практика // Науковий вісник Ужгородського університету. Економіка. 2010. Вип. 29, ч. 2. С. 112-115.

34. Веріан Гел Р. Мікроекономіка: проміжний рівень. Сучасний підхід/ Пер. з англійської С. Слухая. К.: Лібра, 2006. 632 с.

35. Ветлужских Е. Стратегическая карта, системный подход и KPI: Инструменты для руководителей. М.: Альпина Бизнес Букс, 2008. 204 с.

36. Витте С. Ю. Принципы железнодорожных тарифов по перевозке грузов. СПб.: Типография общества Брокгауз–Ефрон, 1910. 272 с.

37. Витяг з Єдиного державного реєстру юридичних осіб, фізичних осіб-підприємців та громадських формувань (станом на 16.08.2017) ПАТ «Укрзалізниця». URL: http://odz.gov.ua/cargo/vityag_EDR.pdf. (дата звернення: 01.08.2017).

38. Віскузі В. Кіп, Вернон Джон М., Гарингтон Джозеф Ф. (мол.). Економічна теорія регулювання та антимонопольна політика: пер. з англ. Наук. ред. та авт. передм. О. Кілієвич. К.: Вид-во Соломії Павличко «Основи», 2004. 1047 с.

39. Влияние либерализации сферы услуг на производительность отрасли, экспорт и развитие: эмпирические исследования в странах с переходной экономикой/ Под ред. Дэвида Г. Тарра. М.: Изд-во «Весь Мир», 2012. 212 с.

40. Вознюк О. Де закінчується маркетингова акція і починається конфлікт з правом? // Журнал «Юрист&Закон». 2016. № 6. URL: http://uz.ligazakon.ua/ua/magazine_article/EA008825. (дата звернення: 30.04.2017).

41. Годовой отчет ЕБРР за 2014 год. ЕБРР, 2014. 64 с.

42. Головова Л. С., Омельчак Г. В. Забезпечення конкурентоспроможності залізничного транспорту України в умовах євроінтеграції // Проблеми економіки транспорту. Зб. наук. пр. ДНУЗТ ім. ак. В. Лазаряна. 2014. Вип. 7. С. 80-87.

43. Господарський кодекс України: Закон України від 16.01.2003 № 436-IV. URL: <http://zakon4.rada.gov.ua/laws/show/436-15>.

44. Гречко А. В. Трансформація системи управління залізничним транспортом // Вісник Дніпропетровського національного університету залізничного транспорту імені академіка В. Лазаряна. 2009. Вип. 26. С. 187-193.

45. Гуриев С. Мифы экономики: Заблуждения и стереотипы, которые распространяют СМИ и политики. 3-е изд., переработ. М.: ООО «Юнайтед Пресс», 2010. 295 с.

46. Гуриев С., Питтман Р, Шевяхова Е. Конкуренция вместо регулирования: предложения по реструктуризации железнодорожного транспорта на третьем этапе структурной реформы. М.: ЦЭФИР, 2003. 26 с.

47. Данн Вільям Н. Державна політика: вступ до аналізу/ Пер. з англ. Г. Є. Краснокутського; наук. ред. М. О. Баймуратов. Одеса: БАХВА, 2005. 504 с.

48. День железнодорожника: сколько локомотивов у "Укрзализныци" и каких (инфографика) // Пассажирский транспорт. URL: <http://traffic.od.ua/news/railua/1197849>. (дата звернення: 2.06.2017).

49. ДК 009:2010 «Класифікація видів економічної діяльності»: Наказ Держспоживстандарту України від 11.10.2010 № 457. URL: <http://www.dkrp.gov.ua/info/842>. (дата звернення: 10.06.2015).

50. Егоров Ю. В. Формирование оптимальной системы тарифов на грузовые перевозки железнодорожным транспортом в РФ/ под общ. ред. Н. А. Журавлевой// Развитие экономической науки на транспорте: Новые решения: сб. докл. Р17 II Междунар. науч.-практич. конф. СПб.: Петербург. гос. ун-т путей сообщения, 2014. 640 с.

51. Ейтутіс Г. Теоретико-практичні основи реформування залізниць України: монографія. Ніжин: Аспект–Поліграф, 2009. 240с.

52. Економіка залізничного транспорту: підручник/ за ред. Ю. В. Кулаєва, Ю. С. Бараша, М. В. Гненного. Дніпропетровськ: Вид-во Дніпропетр. нац. ун-т залізн. транс. ім. акад. В. Лазаряна, 2014. 480 с.

53. Економічна енциклопедія: у трьох томах. Т. 2/ Мочерний (відп. ред.) та ін. К.: Видавничий центр «Академія», 2001. 848 с.

54. Економічна складова Угоди про Асоціацію між Україною та ЄС: наслідки для бізнесу, населення та державного управління/ Бетлій О., Риженков М. та ін. К.: Альфа-ПК, 2014. 140 с.

55. Економічна теорія: Політекономія: Підручник/ За ред. В. Д. Базилевича. 6-те вид., перероб. і доп. К.: Знання-Прес, 2007. 719 с.

56. Економічний словник-довідник/ за ред. д.е.н., проф. С. В. Мочерного. К.: Феміна, 1995. 368 с.

57. Економічний словник. URL: http://dic.academic.ru/dic.nsf/econ_dict/8458. (дата звернення: 10.06.2017).

58. Економічний словник. URL: <http://dictionary-economics.ru/word/%D0%A4%D0%B0%D0%BA%D1%82%D0%BE%D1%8>. (дата звернення: 10.06.2017).

59. Еловой И. А. Расчет тарифных ставок за перевозку грузов: метод. рекомендации. Гомель: УО «БелГУТ», 2005. 64 с.

60. Еловой И. А. Тарифы логистических транспортно-технологических систем (теория и методы расчетов). Гомель: БелГУТ, 2001. 336 с.

61. Железнодорожные грузовые тарифы и методика их построения/ Под редакцией Крейна А. В.// Труды ЦНИИ МПС. Вып. 536. М., Транспорт, 1975. 80 с.

62. Завдання і заходи з виконання Загальнодержавної програми розвитку конкуренції в Україні на 2014-2024. URL: <http://www.amc.gov.ua/amku/control/main/uk/publish/article/95818>. (дата звернення: 24.06.2016).

63. Загорский К. Я. Обзор железнодорожных тарифов Франции, Германии и Австро-Венгрии сравнительно с тарифами русских железных дорог. СПб.: типолитогр. Шредера, 1910. 273 с.

64. Загорский К. Я. Теория железнодорожных тарифов. Задачи управления, принцип построения и применения, формы и виды тарифов. СПб.: Типография В. Киршбаума, 1901. 325 с.

65. Загорский К. Я. Экономика транспорта/ С пред. С. Г. Струмилина. Л.: Гос. изд. «Москва», 1930. 372 с.

66. Зведений перелік суб'єктів природних монополій (станом на 13.07.2015). URL: <http://www.amc.gov.ua/amku/doccatalog/document?id=113896&schema=main>. (дата звернення: 10.11.2015).

67. Зведений перелік суб'єктів природних монополій (станом на 22.01.2016): Розпорядження Антимонопольного комітету України № 874-р від 28.11.2012 р. URL: <http://www.amc.gov.ua/amku/doccatalog/document?id=113896&schema=main>. (дата звернення: 16.10.2016).

68. Зведений перелік суб'єктів природних монополій. URL: <http://www.amc.gov.ua/amku/control/main/uk/doccatalog/list?currDir=94801>. (дата звернення: 30.04.2017).

69. Звіт Антимонопольного комітету України за 2015 рік. URL: <http://www.amc.gov.ua/amku/doccatalog/document?id=122547&schema=main>. (дата звернення: 24.06.2016).

70. Згуровець О. В., Костенко Г. П. Эффективные методы управления потреблением энергии // Проблемы загальної енергетики. 2007. № 16. С. 75-80.

71. Калитин И. И., Шобанов А. В. Тарифное регулирование грузовых железнодорожных перевозок в условиях дефицита средств на развитие инфраструктуры железнодорожного транспорта // ЭТАП: экономическая теория, анализ, практика. 2016. Issue 3. С. 23-37.

72. Капелюшников Р. И. Права собственности (очерк современной теории) // Отечественные записки. 2004. № 6 (21).

73. Каплун В. В. Умовний динамічний тариф як критерій ефективності функціонування мікроенергетичних систем локальних об'єктів // Вісник КНУТД. 2016. № 3 (98). С. 50-55.

74. Карпенко О. О. Формування тарифів у контексті гармонізації інтересів вантажовласників та операторів змішаних перевезень вантажів // Водний транспорт: Зб. наук. праць. Вип. 2(17). К.: КДАВТ, 2013. С. 81-87.

75. Кібік О. М. Теорія і методологія ціноутворення в морських торговельних портах: монографія. Одеса: ОНМУ, 2005. 282 с.

76. Клименко В. В., Лозова Г. М. Організаційно-методологічні засади механізму адвокатування конкуренції // Вісник Національного авіаційного університету. 2013. Том 54, № 1. С. 63-71.

77. Князева И. В. Антимонопольная политика в России: учеб, пособие для студентов вузов, обучающихся по специальности «Нац. экономика». 3-е изд. М.: Издательство «Омега-Л», 2008. 493 с.

78. Коба В. Г., Бабина О. Є., Карпенко О. О. Транспортно–експедиторська діяльність: навч. посібник. К.: КДАВТ, 2013. 300с.

79. Колесникова Н. М. Теорія адаптивно-гармонізаційного механізму ціноутворення на залізничному транспорті: монографія. К.: КУЕТТ, 2007. 349 с.

80. Колесникова Н. М., Садюк А. В. Роль ціноутворення в діяльності підприємств залізничного транспорту // Проблеми економіки та управління на залізничному транспорті. Матеріали Х ювілейної міжнародної науково-практичної конференції. К.: ДЕТУТ, 2015. С. 72-74.

81. Колесникова Н., Садюк А. Роль ціноутворення в діяльності підприємств залізничного транспорту // Збірник наукових праць ДЕТУТ. Серія «Економіка і управління». 2015. Вип. 33. С. 115-125.

82. Колесникова Н., Садюк А. Сутність і зміст лібералізації ціноутворення у потенційно конкурентних секторах діяльності підприємств залізничного транспорту // Збірник наукових праць Державного економіко-технологічного університету транспорту. Сер.: Економіка і управління. 2015. Вип. 34. С. 121-131.

83. Коломієць І., Оленюк С. Адвокатування конкуренції: методика, досвід та здобутки // Ефективність державного управління. 2011. Вип. 28. С. 13-16.

84. Комарова В. В., Кадурова О. Б. Ценообразование на транспорте: учеб. пособие. Хабаровск: ДВГУПС, 2006. 133 с.

85. Консолідована фінансова звітність станом на 31 грудня 2016 року разом із звітом незалежного аудитора. Публічне акціонерне товариство «Українська залізниця». 2016. 67 с.

86. Конституція України: Закон України від 28.06.1996 № 254к/96-ВР. URL: <http://zakon5.rada.gov.ua/laws/show/254%D0%BA/96%D0%B2%D1%80/page2>. (дата звернення: 24.06.2016).

87. Конт-Спонвиль Андре. Философский словарь/ Пер. с фр. Е. В. Головиной. М.: Этерна, 2012. 752 с.

88. Корінев В. Л. Цінова політика підприємства: монографія. К.: КНЕУ, 2001. 257 с.

89. Королькова Е. И. Естественная монополия: регулирование и конкуренция (курс лекций) // Экономический журнал ВШЭ. 1999. Т. 3, № 2. С. 238-264.

90. Кравченко О. О. Сценарне фінансове планування і прогнозування на залізничному транспорті: теорія і практика, ДЕТУТ, 2013. 300 с.

91. Крейнин А. В. Цены и ценообразование на транспорте. М.: Знание, 1969. 65 с.

92. Кузьменко Л. Г., Кузьменко С. В. Основні напрями вдосконалення системи регулювання тарифів суб'єктів природних монополій // Наукові записки. Економічні науки. 2006. Том 56. С. 67-70.

93. Лангвилл Г. О железнодорожных тарифах в России. Киев: Тип. С.В. Кульженко, 1884. 71 с.

94. Ле Гранд Д. Другая невидимая рука: предоставление общественных услуг на основе выбора и конкуренции/ Пер. с англ. И. Кушнारेвой. М.: Изд-во Института Гайдара, 2011. 240 с.

95. Літвінов О. В., Літвінова Н. М. Закордонний досвід проведення регуляторних реформ та застосування «регуляторної гільйотини» // Аспекти публічного управління. 2014. № 7 (9). С. 37-48.

96. Лозова Г. Сучасні напрями та перспективи розвитку адвокатування конкуренції в Україні // Вісник Київського національного університету імені Тараса Шевченка. Економіка. 2012. № 143. С. 40-45.

97. Лозовая А. М., Клименко В. В. Адвокатирование конкуренции в современных условиях: направления и перспективы (монография). К.: Центр учебной литературы, 2014. 160 с.

98. Лук'яненко Д., Мозговий О., Бурмака М. Мотивація топ-менеджменту глобальних корпорацій // Міжнародна економічна політика. 2015. № 2 (23). С. 5- 28.
99. Мазо Л. А. Современные методы управления экономическими процессами на железнодорожном транспорте. М.: МЭИ, 2000. 396 с.
100. Макаренко М. І. Бюджетно-монетарне регулювання цін у перехідній економіці України. К.: Знання України, 2002. 304 с.
101. Макконелл К. Р., Брю С. Л. Экономикс. Принципы, проблемы и политика. Пер. с 14-го англ. изд. М.: Инфра-М, 2003. 972 с.
102. Малахова Н. Ю. Критерій розмежування інфраструктурної та перевізної діяльності на залізницях України // Вісник Дніпропетровського національного університету залізничного транспорту імені академіка В. Лазаряна. 2006. Вип. 10. С. 192-197.
103. Менкью Н., Тэйлор М. Экономикс. 2-е изд. М.: 2013. 656 с.
104. Метод гильотины: анализ и практика его применения/ Агентство США по международному развитию. URL: <http://www.namsb.tj/phocadownload/beilibrary/usaidbeiguillotinemethodtj.pdf>. (дата звернення: 16.10.2016).
105. Мироненко В. К., Сич Є. М., Ільчук В. П., Кислий В. М. Цінові інструменти інвестиційних тарифів на підприємствах залізничного транспорту // Залізничний транспорт України. 2001. № 2. С. 35-36.
106. Михельсон А. Очерк грузового железнодорожного тарифа, действующего на сети русских железных дорог. Одесса: Тип. Акц. Южнорусского о-ва печ. дела, 1912. 172 с.
107. Міщенко М. І. Удосконалювання планування витрат інфраструктури залізниць України. URL: http://www.nbuv.gov.ua/portal/soc_gum/ppei/2010_28/Mishchen.pdf. (дата звернення: 20.02.2017).
108. Міщенко М.І., Потапов М.А., Марценюк Л.В., Чернова Н.С. Європейський досвід тарифоутворення у вантажному секторі залізничного транспорту // Науковий вісник Одеського національного економічного університету. Науки: економіка, політологія, історія. Одеса: ОНЕУ, 2019. № 2 (266). С. 48-59.

109. Модели ценообразования на услуги субъектов естественных монополий в Великобритании / Долматов И. и др. М.: НИУ «ВШЭ», 2015. 173 с.

110. Молдавська О. В. Фінансова математика. Харків: Вид-во ХНЕУ, 2008. 76 с.

111. Моросанова А. А., Мелешкина А. И., Фатихова А. Ф. Зарубежный опыт адвокатирования конкуренции: цели, методы, результаты // Научные исследования экономического факультета. Электронный журнал. 2015. Том 7., Вып. 1. С. 95-117.

112. Науково-методичне обґрунтування розробки порядку формування тарифів на вантажні залізничні перевезення (01-06)/ кер. Л. Ляшенко. К.: ЦКД з питань антимонопольної політики, 2006. 159 с.

113. Науменкова С. В., Міщенко С. В. Ринок фінансових послуг. К.: Знання, 2010. 532 с.

114. Облікова ставка Національного банку України. URL: https://bank.gov.ua/control/uk/publish/article?art_id=53647. (дата звернення: 10.12.2017).

115. Олійник Д. Фонд універсальних послуг: вимога сьогодення // Журнал «Незалежний аудитор». 2013. № 2 (13). С. 79-84.

116. Олсон М. Власть и процветание: Перерастая коммунистические и капиталистические диктатуры. М.: Новое издательство, 2012. 212 с.

117. Павлова С. І., Юхимчук І. О. РАВ-регулювання тарифів як метод підвищення інвестиційної привабливості підприємств енергетичної галузі // Вісник ЖДТУ. 2010. № 3 (53). С. 278-281.

118. Питтмэн Р. Вертикальная реструктуризация инфраструктурных отраслей в странах с переходной экономикой // Экономическая школа: Аналитическое приложение. 2002. № 1. С. 7-39.

119. Пихно Д. И. Железнодорожные тарифы: Опыт исследования цены железнодорожной перевозки. Киев: типолитограф. И.Н. Кушнерева и К°, 1888. 255 с.

120. Пихно Д. И. Закон спроса и предложения: (К теории ценности). Киев: в Университетской типографии, 1886. 132 с.

121. Поважнюк С. Потреба економіки України у нових вантажних вагонах. Вплив виробництва вагонів на вітчизняну економіку/ Презентація із Засідання

Комітету з питань промислової модернізації при ТПП України від 6 грудня 2016 р. ТПП України. 2016. 20 с.

122. Податковий кодекс України: Закон України від 02.12.2010 № 2755-VI. URL: <http://zakon0.rada.gov.ua/laws/show/2755-17>. (дата звернення: 10.11.2016).

123. Познер Р. А. Экономический анализ права. В 2-х томах. Т. 1./ Пер. с англ. Фофонова А. А. , под ред. Тамбовцева В. Л. СПб.: Экономическая школа, 2004. 522 с.

124. Положення про державне регулювання цін (тарифів) на продукцію виробничо-технічного призначення, товари народного споживання, роботи і послуги монопольних утворень: Постанова Кабінету Міністрів України від 22 лютого 1995 р № 135. URL: <http://zakon2.rada.gov.ua/laws/show/135-95-п>. (дата звернення: 30.04.2017).

125. Положення про Державну адміністрацію залізничного транспорту України: Постанова Кабінету Міністрів України від 29 лютого 1996 р № 262. URL: <http://zakon5.rada.gov.ua/laws/show/262-96-%D0%BF>. (дата звернення: 16.10.2016).

126. Порядок встановлення пільгових тарифів на перевезення вантажів у межах України: Наказ Укрзалізниці від 31.12.2014 № 791-Ц/Од. URL: http://www.uz.gov.ua/cargo_transportation/tariff_conditions/transit/396052/. (дата звернення: 30.04.2017).

127. Порядок подання заяв до Антимонопольного комітету України про звільнення від відповідальності за вчинення порушення законодавства про захист економічної конкуренції, передбаченого пунктом 1 статті 50 Закону України «Про захист економічної конкуренції» (Порядок звільнення від відповідальності): Розпорядження Антимонопольного комітету України 25.06.2012 № 399-р. URL: <http://www.amc.gov.ua/amku/control/main/uk/publish/article/120499>. (дата звернення: 30.01.2017).

128. Посилкіна О. В., Світлична К. С. Економічна діагностика. Навчальний посібник для студентів економічних спеціальностей. Х.: Вид-во НФаУ, 2014. 333 с.

129. Последствия процесса либерализации воздушного транспорта. URL: http://www.icao.int/Meetings/a38/Documents/WP/wp184_ru.pdf. (дата звернення: 20.07.2016).

130. Пояснювальна записка до Збірника тарифів на перевезення вантажів залізничним транспортом у межах України... URL: <http://www.mtu.gov.ua/ru/news/print/11324.html>. (дата звернення: 20.10.2015).

131. Пояснювальна записка до консолідованого проекту фінансового плану ПАТ «Українська залізниця» на 2016 рік/ Міністерство інфраструктури України. URL: <http://mtu.gov.ua/news/26510.html>. (дата звернення: 10.04.2017).

132. Пояснювальна записка до Наказу Міністерства інфраструктури України «Про внесення змін до деяких нормативно-правових актів Міністерства транспорту та зв'язку України» (щодо індексації тарифів). URL: mtu.gov.ua/files/Пояснювальна%20індексація.doc. (дата звернення: 30.04.2017).

133. Представницькі витрати: зміст і документальне оформлення. URL: <http://devisu.ua/uk/consultingconsult/6344-predstavnitski-vitrati-zmist-i-dokumentalne-oformlennja>. (дата звернення: 30.04.2017).

134. Представницькі витрати: тонкощі обліку/ Дебет-кредит. 2016. № 49. URL: <https://www.online.dtkr.ua/Book/«ДК»%20№49-2016.epub/navPoint-4>. (дата звернення: 30.04.2017).

135. Презентація нової редакції проекту Закону України «Про залізничний транспорт». URL: <http://new.mtu.gov.ua/files/Presentation%20re%20new%20law%20on%20railway%20transport.pdf>. (дата звернення: 20.10.2015).

136. Прес-реліз Української Зернової Асоціації щодо індексації тарифів на залізничні перевезення від 19.02.2016 р. URL: http://uga-port.org.ua/sites/default/files/2016_02_19_pres_reliz_uza.pdf. (дата звернення: 27.02.2017).

137. Про Антимонопольний комітет України: Закон України від 26.11.1993 № 3659-XII. URL: <http://zakon5.rada.gov.ua/laws/show/3659-12>. (дата звернення: 24.06.2016).

138. Про визнання таким, що втратило чинність, розпорядження Кабінету Міністрів України від 9 квітня 2012 р. № 209: Розпорядження Кабінету Міністрів України від 1 лютого 2017 р. № 64-р. URL: <http://www.kmu.gov.ua/control/uk/cardnpd?docid=249710393>. (дата звернення: 20.02.2017).

139. Про внесення змін до Статуту публічного акціонерного товариства «Українська залізниця»: Постанова Кабінету міністрів України від 18.01.2017 № 52. URL: <http://www.kmu.gov.ua/control/uk/cardnpd?docid=249717580>. (дата звернення: 30.04.2017).

140. Про встановлення повноважень органів виконавчої влади та виконавчих органів міських рад щодо регулювання цін (тарифів): Постанова Кабінету Міністрів України від 25 грудня 1996 р. № 1548. URL: <http://zakon1.rada.gov.ua/cgi-bin/laws/main.cgi?nreg=1548-96-%EF>. (дата звернення: 30.04.2017).

141. Про залізничний транспорт України: Проект Закону України (нова редакція). URL: http://www.mtu.gov.ua/uk/alias_50/52037.html. (дата звернення: 30.04.2017).

142. Про залізничний транспорт: Закон України від від 04.07.1996 № 273/96-ВР. URL: <http://zakon4.rada.gov.ua/laws/show/273/96-%D0%B2%D1%80>. (дата звернення: 30.04.2017).

143. Про затвердження Державної цільової програми реформування залізничного транспорту на 2010-2019 роки: Постанова Кабінету Міністрів України від 16 грудня 2009 р. № 1390 (у редакції постанови Кабінету Міністрів України від 26 жовтня 2011 р. № 1106). URL: <http://zakon2.rada.gov.ua/laws/show/1390-2009-%D0%BF>. (дата звернення: 20.10.2015).

144. Про затвердження Збірника тарифів на перевезення вантажів залізничним транспортом у межах України і Коефіцієнтів, що застосовуються до тарифів цього Збірника: Наказ Міністерства транспорту України від 15.11.1999 р. № 551. URL: <http://zakon0.rada.gov.ua/laws/show/z0828-99/para017#o17>. (дата звернення: 20.10.2015).

145. Про затвердження Збірника тарифів на перевезення вантажів залізничним транспортом у межах України ...: Наказ Міністерства транспорту і зв'язку України від 26.03.2009 р. № 317. URL: <http://zakon2.rada.gov.ua/laws/show/z0340-09>. (дата звернення: 20.10.2015).

146. Про затвердження Концепції структури розрахунку економічно обґрунтованих тарифів на перевезення вантажів залізничним транспортом та

методики їх розрахунку: Наказ Міністерства інфраструктури України від 27.07.2012 р. № 434. URL: http://relay.mtuservice.gov.ua/uk/mtzu_decrees/29018.html. (дата звернення: 20.10.2015).

147. Про затвердження Концепції структури розрахунку економічно обґрунтованих тарифів на перевезення пасажирів залізничним транспортом та методики їх розрахунку: Наказ Міністерства інфраструктури України від 25.07.2012 р. № 418. URL: http://www.mtu.gov.ua/uk/mtzu_decrees/30132.html. (дата звернення: 20.10.2015).

148. Про затвердження методики розрахунку тарифів на перевезення вантажів залізничним транспортом: Наказ Міністерства інфраструктури України від 20.06.2013 р. № 418. URL: <http://zakon4.rada.gov.ua/laws/show/z1082-13>. (дата звернення: 20.10.2015).

149. Про затвердження методики розрахунку тарифів на перевезення пасажирів залізничним транспортом: Наказ Міністерства інфраструктури України від 19.06.2013 р. № 412. URL: <http://zakon5.rada.gov.ua/laws/show/z1069-13>. (дата звернення: 20.10.2015).

150. Про затвердження Методологічних основ та пояснень до позицій Класифікації видів економічної діяльності: Наказ Державного комітету статистики України від 23 грудня 2011 року № 396. URL: <http://www.golovbukh.ua/regulations/2341/2467/2468/290744/>. (дата звернення: 20.10.2015).

151. Про затвердження Положення (стандарту) бухгалтерського обліку: Наказ Міністерства фінансів України від 31.12.1999 № 318. URL: <http://zakon3.rada.gov.ua/laws/show/z0027-00>. (дата звернення: 30.04.2017).

152. Про затвердження Положення про міністерство економічного розвитку і торгівлі України: Указ Президента України від 31.05.2011 р № 634/2011. URL: <http://zakon2.rada.gov.ua/laws/show/634/2011>. (дата звернення: 30.04.2017).

153. Про затвердження Положення про Міністерство інфраструктури України: Постанова Кабінету Міністрів України від 30 червня 2015 р № 460. URL: <http://zakon5.rada.gov.ua/laws/show/460-2015-п>. (дата звернення: 30.01.2017).

154. Про затвердження Положення про Міністерство юстиції України: Постанова Кабінету Міністрів України від 02.07.2014 № 228. URL: <http://zakon0.rada.gov.ua/laws/show/228-2014-п>. (дата звернення: 30.01.2017).

155. Про затвердження Порядку перегляду тарифів на перевезення вантажів залізничним транспортом: Наказ Міністерства інфраструктури України від 08.10.2013 р. № 783. URL: <http://zakon5.rada.gov.ua/laws/show/z1762-13>. (дата звернення: 20.10.2015).

156. Про затвердження Порядку перегляду тарифів на перевезення пасажирів залізничним транспортом: Наказ Міністерства інфраструктури України від 15.11.2013 р. № 916. URL: <http://zakon0.rada.gov.ua/laws/show/z1995-13>. (дата звернення: 20.10.2015).

157. Про затвердження Порядку складання та ведення зведеного переліку суб'єктів природних монополій: Розпорядження Антимонопольного комітету України № 874-р від 28.11.2012. URL: <http://zakon4.rada.gov.ua/laws/show/z2119-12>. (дата звернення: 20.10.2015).

158. Про затвердження Правил експлуатації власних вантажних вагонів: Наказ Міністерства інфраструктури України від 29.01.2015 р. № 17 URL: <http://zakon2.rada.gov.ua/laws/show/z0168-15>. (дата звернення: 20.02.2017).

159. Про затвердження Статуту залізниць України: Постанова Кабінету Міністрів України від 6 квітня 1998 р. № 457. URL: <http://zakon4.rada.gov.ua/laws/show/457-98-%D0%BF>. (дата звернення: 20.02.2016).

160. Про затвердження Тарифів на перевезення пасажирів, багажу і вантажобагажу залізничним транспортом у внутрішньому сполученні: Наказ Міністерства інфраструктури України від 19.03.2012 № 170. URL: <http://zakon2.rada.gov.ua/laws/show/z0447-12>. (дата звернення: 30.04.2017).

161. Про захист економічної конкуренції: Закон України від 11.01.2001 № 2210-III. URL: <http://zakon3.rada.gov.ua/laws/show/2210-14>. (дата звернення: 30.01.2017).

162. Про заходи з урегулювання ситуації з організацією залізничних вантажних перевезень: Розпорядження Кабінету Міністрів України від 9 квітня 2012 р. № 209-р.

URL: <http://zakon2.rada.gov.ua/laws/show/209-2012-%D1%80>. (дата звернення: 20.02.2017).

163. Про заходи щодо поліпшення діяльності залізниць України у 1997 р.: Постанова Кабінету Міністрів України від 28.16.1997 р. № 605. URL: <http://zakon5.rada.gov.ua/laws/show/605-97-%D0%BF>. (дата звернення: 20.10.2015).

164. Про здійснення державних закупівель: Закон України від 10.04.2014 № 1197-VII. URL: <http://zakon3.rada.gov.ua/laws/show/1197-18>. (дата звернення: 4.03.2016).

165. Про Кабінет Міністрів України: Закон України від 27.02.2014 № 794-VII. URL: <http://zakon3.rada.gov.ua/laws/show/794-18>. (дата звернення: 24.06.2016).

166. Про Міністерство економічного розвитку і торгівлі України: Указ Президента України від 31.05.2011 № 634/2011. URL: <http://zakon3.rada.gov.ua/laws/show/634/2011>. (дата звернення: 24.06.2016).

167. Про особливості здійснення закупівель в окремих сферах господарської діяльності: Закон України від 24.05.2012 № 4851-VI. URL: <http://zakon3.rada.gov.ua/laws/show/4851-17>. (дата звернення: 4.03.2016).

168. Про особливості утворення публічного акціонерного товариства залізничного транспорту загального користування: Закон України від 23.02.2012 р. № 4442-IV. URL: <http://zakon1.rada.gov.ua>. (дата звернення: 4.03.2016).

169. Про Порядок визначення сум, що вносяться до бюджету підприємствами-монополістами у 1999 році у зв'язку з перевищенням розрахункової величини фонду оплати праці: Постанова Кабінету Міністрів України від 1 квітня 1999 року № 525. URL: <http://zakon3.rada.gov.ua/laws/show/525-99-%D0%BF>. (дата звернення: 02.11.2016).

170. Про природні монополії: Закон України від 20 квітня 2000 року №1682-III. URL: <http://zakon4.rada.gov.ua/laws/show/1682-14>. (дата звернення: 02.11.2018).

171. Про Регламент Верховної Ради України: Закон України від 10.02.2010 № 1861-VI. URL: <http://zakon0.rada.gov.ua/laws/show/1861-17>. (дата звернення: 30.01.2017).

172. Про Стратегію національної безпеки України: Указ Президента України Про рішення Ради національної безпеки і оборони України від 6 травня 2015 року. URL: <http://zakon0.rada.gov.ua/laws/show/287/2015>. (дата звернення: 30.01.2017).

173. Про схвалення Національної транспортної стратегії України на період до 2030 року: Розпорядження Кабінету Міністрів України від 30 травня 2018 р. № 430-р. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/430-2018-p> (дата звернення: 30.03.2019).

174. Про схвалення основних прогностичних макропоказників економічного і соціального розвитку України на 2014 рік: Постанова Кабінету Міністрів України від 18.12.2013 р. № 978. URL: <http://zakon3.rada.gov.ua/laws/show/978-2013-p>. (дата звернення: 30.01.2016).

175. Про схвалення Прогнозу економічного і соціального розвитку України на 2015 рік та основних макропоказників економічного і соціального розвитку України на 2016 і 2017 роки та визнання такими, що втратили чинність, деяких постанов Кабінету Міністрів України: Постанова Кабінету Міністрів України від 27.08.2014 р. № 404. URL: <http://zakon0.rada.gov.ua/laws/show/404-2014-p>. (дата звернення: 30.01.2017).

176. Про схвалення Прогнозу економічного і соціального розвитку України на 2018-2020 роки: Постанова Кабінету Міністрів України від 31.05.2017 р. № 411. URL: <http://zakon0.rada.gov.ua/laws/show/411-2017-p>. (дата звернення: 30.01.2018).

177. Про схвалення розроблених Міністерством інфраструктури планів імплементації деяких актів законодавства ЄС з питань залізничного транспорту: Розпорядження Кабінету Міністрів України від 26 листопада 2014 р. № 1159-р. URL: <http://zakon5.rada.gov.ua/laws/show/1159-2014-p>. (дата звернення: 30.01.2018).

178. Про схвалення розроблених Міністерством інфраструктури планів імплементації деяких актів законодавства ЄС з питань залізничного транспорту: Розпорядження Кабінету Міністрів України від 26 листопада 2014 р. № 1148-р. URL: <http://zakon2.rada.gov.ua/laws/show/1148-2014-p>. (дата звернення: 30.01.2018).

179. Про схвалення розробленого Міністерством інфраструктури плану імплементації Директиви Ради 95/18/ЄС від 19 червня 1995 р. про ліцензування залізничних підприємств: Розпорядження Кабінету Міністрів України від 22 квітня

2015 р. № 398-р. URL: <http://zakon5.rada.gov.ua/laws/show/398-2015-p>. (дата звернення: 30.09.2015).

180. Про схвалення Стратегії розвитку залізничного транспорту на період до 2020 року: Розпорядження Кабінету Міністрів України від 16 груд. 2009 р. № 1555-р. URL: zakon4.rada.gov.ua/laws/show/1555-2009-p. (дата звернення: 30.09.2015).

181. Про схвалення Транспортної стратегії України на період до 2020 року: Розпорядження Кабінету Міністрів України № 2174-р від 20.10.2010 р. URL: <http://zakon1.rada.gov.ua/laws/show/2174-2010-p>. (дата звернення: 30.09.2015).

182. Про утворення публічного акціонерного товариства «Українська залізниця»: Постанова Кабінету Міністрів України від 25 червня 2014 року № 200. URL: <http://zakon5.rada.gov.ua/laws/show/200-2014-%D0%BF#n53>. (дата звернення: 16.10.2016).

183. Про центральні органи виконавчої влади: Закон України від 17.03.2011 № 3166-VI. URL: <http://zakon3.rada.gov.ua/laws/show/3166-17>. (дата звернення: 30.04.2017).

184. Про ціни і ціноутворення: Закон України від 21.06.2012 № 5007-VI. URL: <http://zakon4.rada.gov.ua/laws/show/5007-17>. (дата звернення: 24.06.2016).

185. Проблеми та основні напрямки реформування залізничного транспорту України/ Макаренко М.В., Цветов Ю.М. та ін. К.: КУЕТТ, 2007. 222 с.

186. Проект Загальнодержавної програми розвитку конкуренції України на 2014-2015 рр. URL: <http://www.amc.gov.ua/amku/control/main/uk/publish/article/95820>. (дата звернення: 24.06.2016).

187. Проект Закону про державне регулювання у сфері транспорту (реєстраційний номер 4640 від 11.05.2016 р.). URL: http://w1.c1.rada.gov.ua/pls/zweb2/webproc4_1?pf3511=59037. (дата звернення: 01.02.2017).

188. Проект Закону про залізничний транспорту України (реєстраційний номер 4593 від 05.05.2016 р.). URL: http://w1.c1.rada.gov.ua/pls/zweb2/webproc4_1?pf3511=58982. (дата звернення: 01.02.2017).

189. Райзберг Б. А., Лозовский Л. Ш. Словарь современных экономических терминов. 4-е изд. М.: Айрис-пресс, 2008. 480 с.

190. Річна інформація емітента цінних паперів за 2014 р. ДТГО «Південно-Західна залізниця». URL: http://swrailway.gov.ua/file/article/126/zvit_2014.pdf. (дата звернення: 01.05.2015).

191. Розанова Н. М. Политика поддержки конкуренции и промышленная политика // Экономический вестник РГУ. 2006. Том 4, № 1. С. 32-47.

192. Рой Л. В., Третьяк В. П. Анализ отраслевых рынков: Учебник. МГУ им. М.В. Ломоносова. М.: ИНФРА-М, 2009. 442 с.

193. Ротбард М. Власть и рынок: Государство и экономика/ пер. с англ. Б. С. Пинскера; под ред. Г. Сапова. Челябинск: Социум, 2003. 415 с.

194. Савицкая Г. В. Теория анализа хозяйственной деятельности: Учебное пособие. М.: Инфра-М, 2007. 288 с.

195. Садюк А. Адвокування конкуренції для підприємств // Вісник Харківського національного університету ім. Каразіна. 2016. № 91. С. 134-141.

196. Садюк А. В. Деякі принципи лібералізації ціноутворення в потенційно конкурентних секторах діяльності підприємств залізничного транспорту // Економіка підприємства: сучасні проблеми теорії та практики: Матеріали п'ятої міжнар. Наук.-практ. кон., 15-16 вересня 2016 р. О.: Атлант, 2016. С. 320-321.

197. Садюк А. В. Деякі умови лібералізації ціноутворення в потенційно конкурентних секторах діяльності підприємств залізничного транспорту // Проблеми і тенденції розвитку сучасної економіки в умовах інтеграційних процесів: теоретичні аспекти. Матеріали міжнародної науково-практичної конференції. Херсон: ПП Вишемирський В. С., 2016. С. 212-215.

198. Садюк А. В. Деякі фактори впливу на лібералізацію ціноутворення в потенційно конкурентних секторах діяльності підприємств залізничного транспорту // Проблеми економіки та управління на залізничному транспорті. ЕКУЗТ 2016. Матеріали XI міжнародної науково-практичної конференції. К.: ДЕТУТ, 2016. С. 50-54.

199. Садюк А. В. Обґрунтування потенційно конкурентних секторів діяльності підприємств залізничного транспорту // Формування ринкових відносин в Україні: Збірник наукових праць. 2015. № 12 (175). С. 141-147.

200. Садюк А. В. Окремі аспекти регулювання діяльності підприємств залізничного транспорту // Формування ефективних механізмів державного управління та менеджменту в умовах сучасної економіки: теорія та практика. Матеріали IV міжнародної науково-практичної конференції/ За ред. В. М. Огаренка, А. О. Монаєнка та ін. Запоріжжя: КПУ, 2016. С. 190-192.

201. Садюк А. В. Реалізація принципу обґрунтованості витрат для лібералізації ціноутворення на підприємствах залізничного транспорту // Сучасні проблеми і перспективи розвитку обліку, аналізу та контролю в умовах глобалізації економіки. Матеріали VIII міжнародної науково-практичної конференції. Луцьк : РВВ Луцького НТУ, 2016. Вип. 10. Ч. 1. С. 162-164.

202. Садюк А. В. Реалізація принципу прозорості для лібералізації ціноутворення на підприємствах залізничного транспорту // Актуальні проблеми та перспективи розвитку економіки в умовах глобальної нестабільності. Матеріали IV міжнародної науково-практичної конференції. Кременчук: КрНУ, 2016. С. 460.

203. Садюк А. В. Реалізація принципу простоти для лібералізації ціноутворення на підприємствах залізничного транспорту // Інноваційний розвиток інформаційного суспільства: економічні, екологічні, правові та соціокультурні аспекти. Матеріали V міжнародної науково-практичної інтернет-конференції студентів і молодих учених. Чернігів: ЧНТУ, 2016. С. 492-493.

204. Садюк А. В. Сучасні концепції та аспекти регулювання діяльності підприємств залізничного транспорту // Журнал «Економічний форум». 2016. № 4. С. 171-177.

205. Садюк А. В. Эволюция ценообразования на услуги предприятий железнодорожного транспорта Украины // Вестник Белорусского государственного университета транспорта: Наука и транспорт. 2016. № 2 (33). С. 94-98.

206. Садюк А. Ефективність лібералізації ціноутворення при впровадженні RAB-регулювання // Журнал «Економічний форум». 2018. № 3. С. 160-170.

207. Садюк А. Застосування RAB-регулювання при лібералізації ціноутворення на послуги підприємств залізничного транспорту // Журнал «Економічний форум». 2017. № 3. С. 207-216.

208. Садюк А. Застосування RAB-регулювання при лібералізації ціноутворення на послуги підприємств залізничного транспорту // Проблеми економіки транспорту: Тези доповідей XV Міжнародної науково-практичної конференції. Д.: ДНУЗТ, 2017 р. С. 185-186.

209. Садюк А. Методичний підхід до визначення необхідності оновлення основних засобів залізничного підприємства // Журнал «Економічний форум». Л.: ЛНТУ, 2018. № 4. С. 220-226.

210. Садюк А. Можливості застосування доктрини essential facilities при зловживанні монопольним становищем монополістом // Збірник наукових праць ДЕТУТ. Серія «Економіка і управління». 2017. Вип. 38. С. 225-236.

211. Садюк А. Обґрунтування концептуальних підходів лібералізації ціноутворення в потенційно конкурентних секторах діяльності залізничних підприємств // Журнал «Економічний форум». 2017. № 2. С. 201-213.

212. Садюк А. Проблеми компенсування пасажирських перевезень на залізницях у ключі угоди про асоціацію з ЄС // Збірник наукових праць ДЕТУТ. Серія «Економіка і управління». 2017. Вип. 39. С. 108-117.

213. Садюк А. Реалізація принципу відповідальності для лібералізації ціноутворення на підприємствах залізничного транспорту // Стратегії інноваційного розвитку економіки України: проблеми, перспективи, ефективність. Форвард-2016: зб. матер. Щорічної (VII) міжнародної Internet-конференції (27 груд. 2016 р.). Харків: ХПІ, 2016. С. 65-66.

214. Садюк А. Реалізація принципу необхідності для лібералізації ціноутворення на підприємствах залізничного транспорту // Сучасні інструменти реалізації практичного менеджменту, маркетингу та логістики: особливості застосування в глобальному конкурентному середовищі: суб'єктів господарювання: зб. матер. I Міжнар. науково-практ. on-line конф. (14-16 груд. 2016 р.). Житомир: ЖДТУ, 2016. С. 101-103.

215. Садюк А. Умови лібералізації ціноутворення у потенційно конкурентних секторах діяльності підприємств залізничного транспорту // Збірник наукових праць ДЕТУТ. Серія «Економіка і управління». 2016. Вип. 37. С. 107-15.

216. Садюк А. Фактори впливу на лібералізацію ціноутворення в потенційно конкурентних секторах діяльності підприємств залізничного транспорту // Ефективна економіка. 2016. № 5. URL: <http://www.economy.nayka.com.ua/?op=1&z=4995>. (дата звернення: 20.09.2016).

217. Садюк А. ТІФ як один із механізмів оновлення підприємств у сфері залізничного транспорту // Збірник наукових праць ДЕТУТ. Серія «Економіка і управління». 2017. Вип. 40. С. 96-105.

218. Саєнко М. Г. Стратегія підприємства: Підручник. Тернопіль: Економічна думка, 2006. 390 с.

219. Саймон Г. Рациональность как процесс и продукт мышления // THESIS. 1993. Вып. 3. С. 16-38.

220. Самарченко О. Представницькі витрати: непотрібна розкіш чи нагальна потреба? // Журнал «Бухгалтерія». 2016. № 50 (1245). URL: http://www.buhgalteria.com.ua/Hit_ua.html?id=5015. (дата звернення: 30.04.2017).

221. Сахарова С. М., Игнатова Е. А. Антимонопольная политика РФ: проблемы и перспективы // Вестник Омского университета. Серия «Экономика». 2007. № 4. С. 52–53.

222. Сич Є. М., Ільчук В. П. Інноваційно-інвестиційні комплекси транспорту: методологія формування та розвитку: монографія. К.: Логос, 2006. 264 с.

223. Словарь современной экономической теории Макмиллана. Общ. ред. Пирс Д. М.: Инфра-М, 2003. 608 с.

224. Собкевич О. В., Михайличенко К. М., Ємельянова О. Ю. Механізми ефективного використання та розвитку потенціалу транспортно-дорожнього комплексу України. К.: НІСД. 2014. 60 с.

225. Сотниченко Л. Л. Визначення напрямів фінансування проектів транспортної інфраструктури регіонів України // Економіка та Держава. 2015. № 6. 2015. С. 67-71.

226. Стиглиц Дж. Ю. Экономика государственного сектора. М.: Инфра-М, 1997. 720 с.

227. Стратегічний план розвитку залізничного транспорту на період до 2020 року: Наказ Міністерства інфраструктури України 21 грудня 2015 № 547. URL: <http://mtu.gov.ua/files/Стратегія%20Наказ%20547.pdf>. (дата звернення: 18.02.2016).

228. Стратегія розвитку залізничного транспорту на період до 2020 року: Розпорядження Кабінету Міністрів України від 16 груд. 2009 р. № 1555-р. URL: zakon4.rada.gov.ua/laws/show/1555-2009-p. (дата звернення: 16.04.2015).

229. Терешина Н. П., Епишкин И. А., Ефимов С. М. Экономическое обоснование перспективной модели долгосрочного государственного регулирования тарифов на пассажирские перевозки в дальнем железнодорожном сообщении // ТВР. 2015. №1. С. 7-11.

230. Тертичка В. Наука про суспільну політику: досвід становлення в Україні // Публічне управління: теорія та практика. 2010. № 1. С. 48-58.

231. Тироль Ж. Рынки и рыночная власть: Теория организации промышленности/ Пер. с англ. СПб.: Экономическая школа, 1996. 745 с.

232. Транспортна політика України та її наближення до норм Європейського Союзу: За ред. Марчіна Свенчіцкі/ Фургальські А., Клімкевич Ч., Камола М. та ін.. К.: Аналітично-дорадчий центр Блакитної стрічки, 2010. 102 с.

233. Труханов Ю. П. Обґрунтування видів економічної діяльності на залізничному транспорті України // Збірник наукових праць ДЕТУТ. Серія «Економіка і управління». 2013. Вип. 23-24. С. 191-196.

234. Уильямсон О. И. Экономические институты капитализма: фирмы, рынки, «отношенческая» контракция. СПб.: Лениздат; CEV Press, 1996. 702 с.

235. Укрзалізниця підписала з General Electric контракт на мільярд доларів // Економічна правда. URL: <https://www.epravda.com.ua/news/2018/02/23/634384/>. (дата звернення: 20.09.2018).

236. Ульянова Н. В. Обоснование торговых скидок в бухгалтерском учете // ECONOMIC ANALYSIS: theory and practice. 2015. № 3 (402). С. 52-58.

237. Уроки, извлеченные из либерализации рынков электроэнергии. ОЭСР/МЭА, 2005. С. 274.

238. Усова А. Знижки та антимонопольне законодавство. Як окремі «програми лояльності» можуть бути визнані інструментом недобросовісної конкуренції. Досвід Євросоюзу. URL: <http://forbes.net.ua/ua/opinions/1379264-znizhki-ta-antimonopolne-zakonodavstvo>. (дата звернення: 30.04.2017).

239. УЭББ. Экономика железных дорог: издание I-е/ Пер. инж. Л. А. Бернацкого. М.: ТЛ НКПС, 1921. 275 с.

240. Федяй Н. Основні недоліки діючої транспортної стратегії України до 2020 р // Збірник наукових праць ДЕТУТ. Серія «Економіка і управління». 2015. Вип. 31. С. 37-47.

241. Филюк Г. М. Адвокатування конкуренції як складова конкурентної політики // Конкуренція. Вісник Антимонопольного комітету України. 2011. № 1. С. 45-52.

242. Филюк Г. М. Адміністративні бар'єри входу на ринок в Україні та їх вплив на розвиток підприємництва // Економіка України. 2013. Вип. 6 (619). С. 20-30.

243. Филюк Г. М. Зарубіжний досвід інституційно-правового регулювання природних монополій // Вісник Київського нац. ун.-ту ім. Т. Шевченка. Економіка. 2005. № 75/76. С. 29-34.

244. Филюк Г. М. Зовнішньоекономічна та конкурентна політика України: суперечності розвитку, напрями гармонізації // Український соціум. 2014. № 1. С. 99-105.

245. Филюк Г. М. Конкуренція і монополія в епоху глобалізації: Монографія. Житомир: Вид-во ЖДУ ім. І. Франка, 2009. 404 с.

246. Філософський енциклопедичний словник/ За ред. В.І. Шинкарука. Київ: Абрис, 2002. 742 с.

247. Фуруботн Э. Г., Рихтер Р. Институты и экономическая теория: Достижения новой институциональной экономической теории/ Пер. с англ. под ред. В. С. Каткало, Н. П Дроздовой. СПб.: ИД СПбГУ, 2005. 702 с.

248. Хусаинов Ф. И. Железнодорожные тарифы в России и СССР в 1917-1939 гг // Бюллетень транспортной информации. 2014. № 8. С. 3-13.

249. Хусаинов Ф. И. Новый методический подход к оценке профицита/дефицита подвижного состава // Бюллетень транспортной информации. 2014. № 10. С. 3-9.

250. Хусаинов Ф. И. Очерк 13. Железнодорожные тарифы в 1960-1980-е годы // РСП-Эксперт. 2014. № 10. С. 42-43.

251. Хусаинов Ф. И. Очерк 2. Нерегулируемые тарифы времён становления железнодорожной отрасли (1840-1880) // РСП-Эксперт. 2013. № 10. С.36-37.

252. Хусаинов Ф. И. Очерк 4. Взгляды С. Ю. Витте на принципы построения железнодорожных тарифов // РСП-Эксперт. 2013. № 12. С. 48-49.

253. Хусаинов Ф. И. Экономические предпосылки и результаты приватизации и либерализации на зарубежных железных дорогах // Бюллетень транспортной информации. 2006. № 2. С.18-28.

254. Хусаинов Ф. И. Экономические реформы на железнодорожном транспорте: монография. М.: Наука, 2012. 192 с.

255. Цивільний кодекс України: Закон України від 16.01.2003 № 435-IV. URL: <http://zakon3.rada.gov.ua/laws/show/435-15>. (дата звернення: 30.01.2017).

256. Ціна металобрухту. URL: <https://metal-lom.com/ua/tsena-metalloloma/>. (дата звернення: 2.03.2018).

257. Чебанова Н. В. Стратегічне управління активами: аспекти аналізу: Монографія. Харків: УкрДАЗТ, 2008. 177 с.

258. Чорний В. В. Взаємозалежність та взаємовплив конкурентоспроможності і ефективності залізничного транспорту. URL: <http://www.m.nauka.com.ua/?op=1&j=efektyvna-ekonomika&s=eng&z=1440>. (дата звернення: 20.06.2016).

259. Чорний В. В. Сучасна парадигма забезпечення конкурентоспроможності залізниць по вантажних перевезеннях: розвиток та ефективність: монографія. К.: ДЕДУТ, 2013. 274 с.

260. Чупров А. И. Упорядочение железнодорожных тарифов по перевозке хлебных грузов. СПб.: Тип. Мин-ва внутренних дел, 1890. 383 с.

261. Шаститко А. Е. Конкуренция и антимонопольная политика в неоавстрийской теории // Экономическая политика. 2008. № 2. С. 107-126.

262. Шаститко А. Е., Павлова Н. С. О сбалансированности инструментов конкурентной политики // Бюлетень конкурентной политики. 2012. Вып. № 7. 12 с.

263. Экономика железнодорожного транспорта/ Терешина Н. П., Галабурда В. Г., Токарев В. А. и др.; под ред. Терешиной Н. П., Лapidуса Б. М. М.: ФГОУ «Учебно-методический центр по образованию на железнодорожном транспорте», 2011. 676 с.

264. Экономика транспорта/ Под ред. проф. С. К. Данилова. М.: Трансжелдориздат МПС, 1955. 622 с.

265. Экономический словарь/ Архипов и др. 2-е изд., перераб. і доп. URL: <https://books.google.com.ua/books/>. (дата звернення: 15.03.2016).

266. Энциклопедия социологии. URL: <http://dic.academic.ru>. (дата звернення: 15.03.2016).

267. Яновська (Гудкова) В. П., Ярмоліцька О. В. Інноваційно-інвестиційне відтворення основних виробничих засобів підприємств залізничного транспорту // Економічний форум. 2016. № 1. С. 129-138.

268. Яцківський Л. Ю., Зеркалов Д. В. Загальний курс транспорту: Навчальний посібник. Кн. 1. К.: Арістей, 2007. 544 с.

269. A framework for the design and implementation of competition law and policy/ World Bank, OECD; project director, R. Shyam Khemani. Washington, D.C.: The World Bank and Paris: Organisation for Economic Co-operation and Development (OECD), 1998. 162 p.

270. Access Pricing in Telecommunications. Paris: OECD, 2004. 221 p.

271. Accountability and Responsiveness in the Senior Civil Service: Lessons from Overseas/ IPPR. London, UK: Crown Office, 2013. 127 p.

272. Acworth W. M. and Oxon M.A. The elements of railway economics. Oxford: At the Clarendon Press, 1905. 170 p.

273. Addyston Pipe and Steel Co. v. United States, 175 U.S. 211/ Justia Library of Congress. URL: <http://cdn.loc.gov/service/ll/usrep/usrep175/usrep175211/usrep175211.pdf>. (date of access: 01.05.2018).

274. Advocacy and competition policy/ Report prepared by the Advocacy Working Group ICN's // Conference Naples, Italy. 2002. 115 p.

275. Annual efficiency and finance assessment of Network Rail 2014-15 / Office of Rail and Road. URL: http://orr.gov.uk/__data/assets/pdf_file/0004/19507/annual-efficiency-and-finance-assessment-2014-15.pdf. (date of access: 10.04.2017 p).

276. Annual efficiency and finance assessment of Network Rail 2015-16. ORR: 2016. 88 p.

277. APEC Training Course, Advocacy of Competition Policy in Japan (Yoshihisa Takahashi, JFTC), August 2006. URL: http://www.jftc.go.jp/eacpf/05/APECTrainingCourseAugust2006/Group2/Takahashi_Japan.pdf. (date of access: 01.04.16).

278. Averch H., Johnson L. Behavior of the Firm Under Regulatory Constraint // American Economic Review. 1962. Vol. 52. No. 5. P. 1052-1069.

279. Baumol W. J., Panzar J. C., Willig R. et al. Contestable markets and the theory of industry structure/ William J. Baumol, John C. Panzar, Robert D. Willig, with contributions by Elizabeth E. Bailey, Dietrich Fischer, Herman C. Quirmbach. New York: Harcourt Brace Jovanovich, 1982. 510 p.

280. Baumol William J. Contestable Markets: An Uprising in the Theory of Industrial Structure // American Economic Review. 1982. Vol. 72, no. 1. P. 1-15.

281. Broadman H. G., Recanatini F. Corruption and Policy: Back to the Roots/ Policy Reform. 2002. Vol. 5. C. 37-49.

282. Brynjolfsson E., Hu Y. (J.) and Smith M. Consumer Surplus in the Digital Economy: Estimating the Value of Increased Product Variety at Online Booksellers. Management Science. 2003. Vol. 49. No. 11. P. 1580-1596.

283. Chadwick E. Results of Different Principles of Legislation in Europe: of Competition for the Field as Compared with Competition within the Field of Service/ E. Chadwick// Journal of the Royal Statistical Society. Ser. A22. 1859. P. 381–420.

284. Chamberlin E. The theory of monopolistic competition. 8th ed. Cambridge, MA: Harvard University Press, 1962. 410 p.

285. Charnes A., Cooper W. W., Rhodes E. Measuring the Efficiency of Decision Making Units // *European Journal of Operational Research*. 1978. Vol. 2. P. 429–444.

286. Clark J. Competition Advocacy: Challenges for Developing Countries/ John Clark // *OECD Journal: Competition Law and Policy*. 2004. Vol. 6, issue 4. P. 69-80.

287. Commons J. R. Institutional Economics/ J. R. Commons// *American Economic Review*. 1931. V. 21. P. 648–657.

288. Competition Law and Policy in Ukraine/ An OECD Peer review. Paris: OECD Publication, 2008. 105 p.

289. Cooper James C., Pautler Paul A., Zywicki Todd J. The theory and practice of competition advocacy at the FTC // *Antitrust Law Journal*. 2005. Vol. 72. No. 3. P. 1091-1112.

290. Cost Plus Tariff Methodology in Water Sector. PricewaterhouseCoopers Advisory, s.r.o, 2015. 62 p.

291. Crevier B., Cordeau J.-F. and Savard G. Integrated operations planning and revenue management for rail freight transportation// *Transportation Research Part B: Methodological*. 2012. 46(1). P. 100-119.

292. Demsetz H. Why Regulate Utilities // *Journal of Law and Economics*. 1968. Vol. 11, no. 1. P. 55-65.

293. DiLorenzo Thomas J. The Myth of Natural Monopoly // *The Review of Austrian Economics*. 1996. Vol. 9, No 2. P. 43–58.

294. Easterbrook F. The Limits of Antitrust // *Texas Law Review*. 1984. Vol. 63, issue 1. P. 1-40.

295. Ely R. T. Monopolies and Trusts. N. Y.: MacMillan, 1990. 162 p.

296. Farrell M. J. The Measurement of Productive Efficiency // *Journal of The Royal Statistical Society, Series A (General), Part III*. 1957. Vol. 120. P. 253–281.

297. Final determination of Network Rail's outputs and funding for 2014-19 / Office of Rail and Road. URL: <http://orr.gov.uk/rail/economic-regulation/regulation-of-network-rail/price-controls/periodic-review-2013/pr13-publications/final-determination>. (date of access: 10.04.2017 p).

298. Frischtak Claudio R. [Eds.]. Regulatory policies and reform: a comparative perspective. Washington, DC: World Bank, 1997. 332 p.

299. Government Performance Results Act of 1993 / White House. URL: <http://www.whitehouse.gov/omb/mgmt-gpra/gplaw2m>. (date of access: 28.01.2017).

300. GPRA Modernization Act of 2010/ U. S. Government Publishing Office. URL: <https://www.gpo.gov/fdsys/pkg/PLAW-111publ352/pdf/PLAW-111publ352.pdf>. (date of access: 28.01.2017).

301. Gray H. M. The Passing of the Public Utility Concept // Journal of Land and Public Utility Economics. 1940, Feb. P. 10–14.

302. Gunningham N., Grabovsky Peter N., Sinclair D. Smart Regulation Designing Environmental Policy. Oxford: Oxford University Press, 2004. 494 p.

303. Hamada Michiyo. Controlling Anticompetitive Action by the State: The Role of Competition Advocacy/ Competition Assessment. Japan's Experience / Japan Fair Trade Commission. URL: http://www.jftc.go.jp/en/policy_enforcement/speeches/2011/110318.files/110318ControllingAnticompetitiveActionbytheStatePresentation.pdf. (date of access: 01.04.2016).

304. Hurwicz L. Optimality and Informational Efficiency in Resource Allocation Mechanisms/ Mathematical Methods in the Social Sciences, 1959: Proceedings of the First Stanford Symposium (edited by Kenneth J. Arrow, Samuel Karlin and Patrick Suppes). Vol. 1, chap. 3. Stanford, California: Stanford University Press, 1960. P. 27-46.

305. Hurwicz L., Reiter S. Designing Economic Mechanisms. Cambridge, New York, Melbourne., Madrid, Cape Town, Singapore, São Paulo: Cambridge University Press, 2006. 356 p.

306. Judgment Of The Court of 19 April 2012 (Third Chamber). URL: <http://curia.europa.eu/juris/document/document.jsf?text=&docid=121747&pageIndex=0&doclang=EN&mode=lst&dir=&occ=first&part=1&cid=1206870>. (date of access: 01.05.2017).

307. Kovacic William E. Designing and Implementing Competition and Consumer Protection Reforms in Transitional Economies: Perspectives from Mongolia, Nepal, Ukraine, and Zimbabwe // DePaul L. Rev. 1995. Vol. 44. P. 1197-1224.

308. Kraft E. R. Scheduling railway freight delivery appointments using a bid price approach // *Transportation Research Part A: Policy and Practice*. 2002. 36(2). P. 145-165.

309. Laffont J.-J. and Tirole J. A. *Theory of Incentives in Procurement and Regulation*. Cambridge, MA: MIT Press, 1994. 732 p.

310. Leniency Program/ U. S. Department of Justice. URL: <https://www.justice.gov/atr/leniency-program>. (date of access: 30.01.2017).

311. Lowry M. N., Deason J. et al. *State Performance-Based Regulation Using Multiyear Rate Plans for U.S. Electric Utilities/ Pacific Economics Group Research LLC, Lawrence Berkeley National Laboratory*. 2017. 134 p.

312. Makovšek D., Veryard D. *The Regulatory Asset Base and Project Finance Models: An Analysis of Incentives for Efficiency/ Discussion Paper 2016-1*. Paris: International Transport Forum/ OECD, 2016. P. 41.

313. *Managing for development results: Rail infrastructure tariffs – Enabling private sector development in Mongolia’s railway sector*. Mandaluyong City, Philippines: Asian Development Bank, 2014. 74 p.

314. Mandelkern Group Report. Final Report, Brussels, 13 November. 2001. URL: http://ec.europa.eu/smart-regulation/better_regulation/documents/mandelkern_report.pdf. (date of access: 17.02.2016).

315. Mankiw N. Gregory. *Principles of Microeconomics*. 7e. Stamford: Cengage Learning, 2015. 495 p.

316. Mark A. Dutz and Maria Vagliasindi. *Competition policy implementation in transition economies: an empirical assessment*. Working Paper no.47. EBRD, 1999. 11 p.

317. Maskin Eric (auth.), Papadimitriou Christos, Zhang Shuzhong (eds.). *Internet and Network Economics: 4th International Workshop, WINE 2008, Shanghai, China, December 17-20, 2008. Proceedings*. Berlin, Heidelberg, New York: Springer, 2008. 734 p.

318. Meese Alan J. *Price Theory, Competition, and the Rule of Reason* // Faculty Publications. Paper 553. URL: <http://scholarship.law.wm.edu/facpubs/553>. (date of access: 01.05.2018).

319. Montin C.-H. *Smart regulation: a global challenge for policy makers/ ERRADA Newsletter*, 2012. URL: <http://smartregulation.net>. (date of access: 12.02.2016).

320. Myerson R. B. Mechanism design by an informed principal/ *Econometrica*. 1983. 51. P. 1767–1797.

321. Office of Fair Trading «Evaluation of OFT Competition Advocacy». URL: <http://londoneconomics.co.uk/wp-content/uploads/2011/09/21-Evaluation-of-OFT-Competition-Advocacy.pdf>. (date of access: 01.04.2016).

322. Periodic Review 2013: Final determination of Network Rail's outputs and funding for 2014-19/ Office of Rail and Road. URL: http://orr.gov.uk/_data/assets/pdf_file/0011/452/pr13-final-determination.pdf. (date of access: 10.04.2017).

323. Pittman R. Competition in Freight Railways: 'Above-the-Rail' Operators in Central Europe and Russia/ R. Pittman, O. Diaconu, E. Šip, A. Tomová, J. Wronka// *Journal of Competition Law and Economics*. 2007. Vol. 3 (4). P. 673-687.

324. Port Regulatory Manual for Tariff Year 2014/15/ Ports Regulator of South Africa. Durban: The Ports Regulator, 2014. 17 p.

325. Qiao B., Pan S. and Ballot E. Less-than-truckload Dynamic Pricing Model in Physical Internet // The 5th Institute of Industrial Engineers Asian Conference. Hongkong, China, 2016.

326. Railway reform: Toolkit for Improving Rail Sector Performance/ The Int. Bank for Reconstruction and Development/ The World Bank 2011. URL: http://www.ppiaf.org/sites/ppiaf.org/files/documents/toolkits/railways_toolkit/index.html. (date of access: 10.04.2017).

327. Ramsey F. A. Contribution to the Theory of Taxation // *Economic Journal*. 1927. Vol. 37, no. 145. P. 47-61.

328. Recommendation of the Council on Regulatory Policy and Governance/ OECD. URL: <http://www.oecd.org/gov/regulatory-policy/2012-recommendation.htm>. (date of access: 17.02.2016).

329. Report on Assessment of ICN Members' Requirements and Recommendations on Further ICN Work on Competition Advocacy/ Prepared by ICN Competition Advocacy Work Group Sub-Group 1: Review and Update Project/ 8th Annual Conference of the ICN Zurich. 2009. 68 p.

330. Robinson J. *The Economic of Imperfect Competition*. L.: Macmillan and Co., Limited, 1938. 352 p.
331. Rothengatter Werner. *How good is first best? Marginal Cost and other Pricing Principles for User Charging in Transport/ University of Karlsruhe*. 2001. P. 1-19.
332. Sax EMIL. *Die Verkehrsmittel in Volks- und Staatswirtschaft. Die Eisenbahnen*. Berlin: Verlag von Julius Springer, 1922. 624 s.
333. Seligman E. R. A. *Principles of Economics*. N. Y.: Longmans: Green, 1909. 402 p.
334. Spiegel Yossef, Spulber Daniel F. *The Capital Structure of a Regulated Firm // RAND J. Econ. Vol. 25, no. 3. 1994. P. 424-440*.
335. Stern J. *The role of the regulatory asset base as an instrument of regulatory commitment/ CCRP Working Paper*. London: Centre for Competition and Regulatory Policy (CCRP), City University London, 2013. No. 22. P. 26.
336. UK Competition Commision. *Market Investigation References. Competition Guidelines*. London: UKCC, 2003. P. 24-25.
337. US Department of Justice, Antitrust Division. *Antitrust Division Manual/ US Department of Justice*. URL: <https://www.justice.gov/atr/file/761166/download>. (date of access: 01.04.2016).
338. Usai Andrea. *The Intel Case: Between Tomra Systems ASA, the Commission's Guidance on Enforcement Priorities, and the Alleged Infringement of Procedural Requirements – No Fat Left on the Bone*. URL: <https://www.law.ox.ac.uk/sites/files/oxlaw/theintelcase.pdf>. (date of access: 01.05.2017).
339. *Voluntary peer reviews of competition law and policies: Ukraine (UNCTAD/DITC/CLP/2013/3)/ UNCTAD Report*. New York and Geneva: United Nations, 2013. 62 p.
340. Webb Walter L. *The Economics of Railroad Construction*. N.Y.: John Waley & Sons, 1906. 383 p.
341. Whited M., Woolf T. and Napoleon A. *Utility Performance Incentive Mechanisms, A Handbook for Regulators Prepared for the Western Interstate Energy Board*. 2015. 114 p.

342. Who we are/ Office of Rail and Road. URL: <http://orr.gov.uk/about-orr/who-we-are>. (date of access: 10.04.2017 p).

343. Willig R. D., Baumol W. J. Using Competition as a Guide // Regulation 1. 1987. P. 28-35.

344. Wolfe Martin. The Quarterly Journal of Economics, Volume 69, Issue 3, 1955, P. 402–420. URL: <https://doi.org/10.2307/1885848>.

ДОДАТКИ

Функції ціни та фінансові показники залізниці

А.1 Функції ціни

Таблиця А.1.1

Функції ціни

Функція ціни	Зміст
вимірювальна	ціна виступає засобом обліку суспільно необхідної праці на виготовлення товару або надання послуги. При цьому під суспільно необхідною розуміють працю на виробництво одиниці товару або послуги за суспільно нормальних умов виробництва (середнього або існуючого у суспільстві рівня техніки, середньої продуктивності та інтенсивності праці, середньої кваліфікації працівників тощо) [84, с. 15-16; 259, с. 117-119]. Ціна визначає величину витрат на виробництво товарів (надання послуг), розмір прибутку і тому забезпечує можливість оцінювання та вплив на економічну ефективність виробництва. Ціна може значно відхилитися від витрат на виробництво: перевищувати собівартість продукції (послуг) і бути нижче собівартості. Це змушує виробників товарів (послуг) контролювати власні витрати, знаходити шляхи їх оптимізації, що забезпечує підвищення ефективності виробництва
стимулююча	заохочувально впливає на виробника за рахунок закладеного прибутку. Ціна здійснює стимулюючу та стримуючу дію на виробництво різних видів товарів (послуг). Ціни заохочують до збільшення або перешкоджають зменшенню виробництва і споживання певних товарів (послуг). Ціни впливають на розвиток науки та техніки; сприяють раціональному використанню ресурсів; впливають на рівень якості, структуру випуску і споживання продукції. За допомогою збільшення прибутку в ціні, а також за допомогою знижки і надбавок можна стимулювати діяльність економічних агентів [84, с. 15-16; 259, с. 117-119]
розподільча	полягає у перерозподілі вартості додаткового продукту між суб'єктами господарювання. Перерозподіл може відбуватися на двох рівнях: всередині галузі між різними суб'єктами в процесі виробництва продукції (формування вартості виробництва) та між галузями в процесі створення ринкової вартості продукції. Перерозподіл буде існувати і у випадку викривлених цін, які відрізняються від економічно обґрунтованих тощо [84, с. 15-16; 259, с. 117-119]
встановлення балансу між попитом і пропозицією	ціна виступає інструментом досягнення рівноваги між попитом і пропозицією. При виникненні диспропорції між попитом та пропозицією сигналізатором цього виступає ціна [84, с. 15-16; 259, с. 117-119]. Ціна у разі браку товарів заохочувально впливає на збільшення пропозиції, оскільки на дефіцитні товари встановлюється висока ціна, яка стимулює збільшення кількості виробників цієї галузі. У разі надлишку – попит падає, ціна знижується, і відбувається зменшення пропозиції
раціонального розміщення вироб-ва	за допомогою цінового механізму виробник отримує інформацію про те, у якій сфері економіки він може отримати максимальні прибутки, і таким чином відбувається перетікання капіталів між різними сферами економіки або всередині сфери туди, де більша норма прибутку. Таке перетікання капіталів започатковується виробниками, які у своїй діяльності використовують позитивні тенденції в дії об'єктивних законів конкуренції та попиту [84, с. 15-16; 259, с. 117-119]

Джерело: складено на підставі [84, 259]

А.2 Фінансовий результат діяльності АТ «Укрзалізниця»

Таблиця А.2.1

Фінансовий результат залізниць (2010-2018 рр.)*

Період, роки	2010	2011	2012	2013**	2014***	2015	2016	2017	2018
Доходи вантажні перевезення, млн. грн	33227,90	40324,80	39510,80	44647,20	43781,00	49373,00	55424,49	60112,59	67519,80
Витрати вантажні перевезення, млн. грн	23821,20	27751,90	29406,60	28516,40	28110,90	32873,20	43748,93	46035,14	50904,72
Фін результат вантажні перевезення, млн. грн	9406,70	12572,90	10104,20	16130,80	15670,10	16499,80	11675,56	14077,45	16615,09
Рентабельність вантажні перевезення, %	39,49	45,30	34,36	56,57	55,74	50,19	26,69	30,58	32,64
Доходи пасажирські перевезення, млн грн	5411,10	5838,30	6574,00	7028,20	5222,10	6016,60	6717,56	7318,54	8468,72
Витрати пасажирські перевезення, млн грн	11067,70	12482,10	13225,10	13754,60	12938,60	13439,70	15593,03	17270,64	20821,39
Фін результат пасажирські перевезення, млн грн	-5656,60	-6643,80	-6651,10	-6726,40	-7716,50	-7423,10	-8875,48	-9952,10	-12352,67
Рентабельність пасажирські перевезення, %	-51,11	-53,23	-50,29	-48,90	-59,64	-55,23	-56,92	-57,62	-59,33
Загальний фінансовий результат, млн. грн.	3750,10	5929,10	3453,10	9404,40	7953,60	9076,70	2800,08	4125,35	4262,42
*Доходи, фінансовий результат без урахування ПДВ. Під строками «фінансовий результат...» розуміється попередній (проміжний) аналіз діяльності по перевезеннях без урахування інших витрат і доходів та оподаткування									
**З 2013р. з урахуванням доходів підприємств Укррефтрансу, Ліски та Стрийського ВРЗ									
***З 2014 р. з урахуванням доходів підприємств Укррефтрансу, Ліски, Укрспецвагону, Стрийського ВРЗ та Дарницького ВРЗ									

Джерело: Складено та розраховано за даними АТ «Укрзалізниця»

**А.3 Джерела фінансування капітальних вкладень
та напрями їх використання Укрзалізницею**

Таблиця А.3.1

Джерела фінансування капітальних вкладень
та напрями їх використання Укрзалізницею (2010-2018 рр., тис. грн)

Період, роки	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018
Капітальні вкладення за рахунок, тис. грн.:									
централізованих джерел	650 000	1 128 322	309 815	–	–	–	–	–	–
централізованих джерел, %	7,67	10,08	2,41	–	–	–	–	–	–
нецентралізованих джерел	7 828 459	10 068 740	12 521 886	6 505 575	4 619 850	4 500 449	6 885 815	10 904 079	16 912 800
нецентралізованих джерел, %	92,33	89,92	97,59	100	100	100	100	100	100
інвестиційний фонд	–	–	–	–	–	–	–	–	–
власних коштів	5 005 061	4 808 833	5 198 106	3 233 231	2 296 731	4 187 766	6 208 967	10 337 225	14 860 800
власних коштів, %	63,93	47,76	41,51	49,7	49,71	93,05	90	94,80	88
інших	2 823 398	6 388 229	7 326 780	3 272 344	2 323 119	312 683	676 848	566 854	2 052 000
інших, %	36,07	63,45	58,51	50,3	50,29	6,95	10	5,20	12
капітальних вкладень, всього	8 478 459	11 197 062	12 831 701	6 505 575	4 619 850	4 500 449	6 885 815	10 904 079	16 912 800
капітальних вкладень, всього, %	100	100	100	100	100	100	100	100	100
капітальних вкладень, всього, % до 2010 р.	100	132,06	151,34	76,73	54,49	53,08	81,22	128,61	199,48

Примітка. У даних по капітальним вкладенням за 2016-2018 рр в строці «інших» наведено суму інших коштів та залучених/кредитних ресурсів.

Джерело: складено та розраховано за даними АТ «Укрзалізниця»

Категорійно-поняттєвий апарат лібералізації ціноутворення у потенційно конкурентних секторах діяльності

Б.1 Підходи до розуміння природної монополії

Таблиця Б.1.1

Підходи до розуміння природної монополії

Автор	Сутність підходу
А. Кан (Alfred E. Kahn) та Ф. Схерер (Шерер) (Frederic M. Scherer)	Класичним є розуміння природної монополії (див. прим. 1), що базується на наявності економії від масштабів виробництва. Таке розуміння можна зустріти у роботах Кана (Alfred E. Kahn) та Схерера (Frederic M. Scherer) [89]. Якщо є економія від масштабу виробництва, то крива середніх витрат є постійно спадною
Е. Чедвік (E. Chadwick)	Запропонував відійти від поняття конкуренція у ринку («within the field») та перейти до поняття конкуренції за ринок («for the field»), до якої потрібно переходити, коли існування конкурентних механізмів у галузі не є ефективним [283]
Г. Грей (H. M. Grey)	За його думкою природні монополії створюються та підтримуються державою для отримання надприбутків, частина яких привласнюється чиновниками [301]
Р. Елі (R. T. Eli), Е. Селігмен (E. R. A. Seligman)	Природна монополія є результатом державного втручання та не має економічних передумов для існування [295, р. 162; 333, р. 341]
Т. ДіЛоренцо (Thomas J. DiLorenzo)	Стверджує, що природна монополія є штучним утворенням. Компанії в інфраструктурних галузях пролобіювали отримання монопольного статусу, а лише потім здійснили обґрунтування своєї монополізації [293]
Дж. Коммонс (J. R. Commons)	Один із основоположників інституціоналізму, представник «вісконсінської школи» вперше дає визначення трансакційних витрат. Протиставляючи систему контрактних відносин та ринкового обміну висловлюється за те, що результатом такого протиставлення є ситуація, коли саме великі компанії (якими є природні монополії) мають більший потенціал до розвитку та економічної ефективності порівняно з малими компаніями [287]
О. Вільямсон	Зробив значний внесок у теорію трансакційних витрат, розвиваючи підходи інституціоналістів, стверджував, що завдяки концентрації ресурсів та вигаду за рахунок трансакційних витрат (явні та неявні витрати на виконання зовнішніх контрактів) великі фірми (в тому числі природні монополії) створюють бар'єри для входження на ринок потенційно нових гравців [234]
Е. Чемберлін (Edward H. Chamberlin), Дж. Робінсон (Joan V. Robinson)	Пропонують ідею диференціації продуктів, яка використовується як базове поняття для концепції багатопродуктової природної монополії як за якістю так і за територією [284, 330]

Продовження табл. Б.1.1

Автор	Сутність підходу
Ф. Рамсей (Ремзі) (F. A. Ramsey)	Правила виведені математиком щодо оптимальності багатопродуктової природної монополії. Він досліджував питання, коли держава отримує від діяльності природної монополії максимальний дохід, а споживчий надлишок буде скорочений мінімально. Дослідження стають підставою для отримання цін «другого найкращого» рішення [327]
Н. Менкью (N. Gregory Mankiw) (див. прим. 2)	За думкою американського вченого галузь (див. прим. 3) є природною монополією, «...якщо одна-єдина фірма забезпечує весь ринок будь-яким товаром чи послугою з меншими затратами, ніж це вдалося б двом чи більше конкурентам. Природна монополія виникає в тих випадках, коли випуск продукції вище необхідного рівня супроводжується економією від масштабу» [103, с.292; 315, с. 302-323]
К. Макконнелл (Campbell R. McConnell), С. Брю (Stanley L.Brue)	«Більшість чисто монополістичних галузей є природними монополіями...», а чиста монополія – це «...галузь, що складається з однієї фірми, яка є єдиним виробником даної продукції або надання даної послуги» [101, с.549]. Тобто, за думкою К. Макконнелла та С. Брю природні монополії є підвидом чистих монополій [101, с.531]
В. Баумоль (W. J. Baumol), Дж. Панзар (J. C. Panzar), Р. Вільг (R. D. Willig)	Існування природної монополії пояснюється субадитивністю функції витрат. Субадитивність функції витрат виключає рівновагу з більш ніж одним гравцем на ринку. Пропонують концепцію contestable market (змагальних ринків), можливість вступу на ринок нових гравців при знятті бар'єрів [280]
Жан Тіроль (Jean Tirole)	За думкою французького економіста Жана Тіроля (Jean Tirole), Лауреата Нобелівської премії з економіки 2014 р., поняття природної монополії багатогранне та залежить від багатьох умов та явно виходить за межі традиційного розуміння природної монополії, що склалося на початку 20 ст. Так Ж. Тіроль визначає природну монополію як галузь, якщо в певних межах випуску функція витрат є субадитивною (функція витрат $C(q)$, якщо для будь-яких об'ємів випуску q_1, q_2, \dots, q_m виконується співвідношення: $C \sum_{n=1}^m q_n < \sum_{n=1}^m C(q_n)$) [231]
Білоусова Н. І., Васильєва О. М.	Визначають природну монополію також в межах традиції американського розуміння галузевої структури в тому значенні, що існують галузеві природно монополійні структури, які містять природно монополійне ядро та інші сегменти, які можливо виділяти. При цьому природна монополія розглядається в нормативному та поведінковому аспектах. В нормативному аспекті природна монополія визначається такою, що «стан галузевого ринку може бути віднесено до сфери природної монополії тоді і тільки тоді, коли для будь-яких допустимих об'ємів випусків продукції, на які є попит, величина сукупних витрат, що розраховується при оптимальних режимах використання ресурсів, є мінімальною при галузевій функції, що складається з однієї фірми». Під поведінковим аспектом розуміється поведінка та взаємодія природної монополії при її «зануренні» у різні ринкові середовища [21, с. 119]

Автор	Сутність підходу
Филюк Г. М.	У своїй статті зазначає, що галузям природних монополій притаманний позитивний ефект від масштабу виробництва, який в довготерміновій перспективі веде до зниження загальних витрат [243]
Филюк Г. М.	Визначає у своїй монографії природну монополію як ринкову структуру із істотним ефектом масштабу, завдяки чому досягається економія суспільних витрат та беззбитковість виробника [245, с.62]
Базилевич В. Д., Филюк Г. М.	<p>Визначають, що природна монополія – це прикладене і оперативне поняття, для якої не має чіткого визначення сфер та меж діяльності. Перелік природно монопольних галузей повинен постійно моніторитися та переглядатися [15, с. 66].</p> <p>Автори виокремлюють чинники, якими характеризується «природність» монополії: істотний ефект масштабу (досягається економія суспільних витрат та беззбитковість виробника); кореляція між попитом та ефективним розміром підприємства, що виявляється у зростанні ефекту масштабу; виключення розукрупнення та дублювання (створює перешкоди для запровадження конкуренції); високі ринкові бар'єри; специфічність активів та їх вузькоспеціалізованість; низька еластичність попиту на продукцію.</p> <p>При цьому пропонується узагальнююче визначення природної монополії «...як особливого на певному етапі розвитку науково-технічного прогресу стану товарного ринку, на якому практично необмежена ринкова влада окремого суб'єкта господарювання завдяки суттєвій економії на масштабах на всьому діапазоні випуску продукції є економічно обґрунтованою та оправданою з соціального погляду, оскільки компенсується значною економією суспільних витрат за одночасного збереження виробничої ефективності» [15, с. 65-66]</p>
Авдашева С. Б., Шаститко А. Є.	<p>Зазначають, що до визначення умов природних монополій існує 2 підходи: один заснований на концепціях у межах економічної теорії; другий пов'язаний з визначенням конкретних видів або сфер діяльності, що включаються в нормативні правові акти. Перший підхід визначається як аналітичний, другий – як класифікаційний.</p> <p>У межах першого підходу визначаються умови, при яких виникає природна монополія, відповідно до нього жодна сфера діяльності за визначенням не може бути кваліфікована як природна монополія. Аналітичний підхід дозволяє уникнути витрат регулювання <i>ex-post</i> (див. прим. 4). Але, фактично, це дуже трудомікий процес, оскільки потрібно для встановлення факту природної монополії виявити відповідність умов економічного обміну ключовим характеристикам природної монополії як особливої структури ринку.</p> <p>В межах аналітичного підходу існує також декілька напрямків: так у межах «технологічного» напрямку природна монополія розуміється так само, як у Кана та Схерера. Тобто одна фірма задовольняє весь ринковий попит з більш високою виробничою ефективністю, при умові, що використовується така технологія, що</p>

Продовження табл. Б.1.1

Автор	Сутність підходу
	<p>довгострокові середні та граничні витрати знижуються зі збільшенням випуску. Другий напрямок ґрунтується на теорії змагальних ринків Баумоля, Панзара та Віліга (більш детально зупинимось далі), коли існує ситуація, при якій субадитивність функції витрат виключає рівновагу з більш ніж одним гравцем на ринку. Насамкінець, третій напрямок ґрунтується на теорії трансакційних витрат, за якої чим вище рівень специфічності використовуваних активів, тим більше стимулів виникає у економічних агентів організувати трансакції в середині єдиної організації, а не на ринку. У свою чергу застосування класифікаційного підходу дозволяє зекономити на витратах <i>ex-ante</i>, але збільшуючи витрати <i>ex-post</i> регулювання. В реальності застосовується комбінований підхід [5, с. 109-149]</p>
<p>Примітка 1. Поняття природної монополії також існує в межах теорії суспільного благоустрою Пігу (Arthur Cecil Pigou), Ферера (Т. Н. Farrer).</p> <p>Примітка 2. У роботах американських економістів наголошується, що існування монопольних галузей монополія може суспільно бажаним, оскільки забезпечується більш низький рівень витрат, і, відповідно, нижчий рівень цін при більш високому обсязі випуску у порівнянні із конкуренцією на ринку. Тому при формуванні сучасної теорії в якості основного тесту на «природну монополію» використовувалася перевірка наявності в галузі, чи на окремому сегменті ринку, економії на масштабах виробництва.</p> <p>Примітка 3. Тут і по тексту у визначенні американських економістів поняття галузь, що є перекладом американського «industry», розуміється також як промисловість (індустрія) і містить інший обсяг розуміння, ніж в традиційному розумінні на пострадянському просторі. Так, підприємства в США об'єднуються за принципом схожості виробничих процесів у галузі. Всього у США існує близько 1170 галузей відповідно до північноамериканської системи галузевої класифікації (NAICS) [192, с.30]. В Україні поділ на галузі історично відбувався відповідно до Загального класифікатора галузей народного господарства (ЗКГНГ), за яким існувало 24 галузі, і який проіснував до 2009 року (втрата чинності). Відмінність від американської системи полягала у тому, що у нас під галуззю за ЗКГНГ розумілися сукупності виробничих одиниць, які виконують один або декілька подібних видів виробничої діяльності, на противагу до США, де, по суті, галузі складали сукупності одиниць, що виробляють певні товари (продукти, послуги). Тобто, у нас класифікація відбувалася за діяльністю, а у США – за кінцевим результатом діяльності. Дослідження видів діяльності здійснюється у п. 1.2.</p> <p>Примітка 4. Під <i>ex-post</i> розуміється метод економічного аналізу, при якому аналізуються результати економічної діяльності за минулий та теперішній періоди, метою якого є визначення ступеня досягнення поставлених цілей. При <i>ex-ante</i> – відбувається визначення факторів та процесів, що впливатимуть на економіку, і базується на моделюванні на основі певних теорій. За класифікацією лауреату Нобелівської премії з економіки 2009 р. О. Вільямсона трансакційні витрати класифікуються за критерієм моменту укладення контракту: витрати до укладення контракту – витрати <i>ex-ante</i> та витрати після укладення контракту – витрати <i>ex-post</i>.</p>	

Джерело: складено автором на підставі [89, 283, 301, 295, 333, 293, 287, 234, 327, 103, 101, 280, 231, 21, 243, 245, 15, 5, 284, 330]

Б.2 Типи ринків для впровадження конкуренції у природних монополіях

Таблиця Б.2.1

Типи ринків для впровадження конкуренції у природних монополіях

Тип ринку	Зміст підходу
Демсеца (Н. Demsetz)	ринки <i>tiny Demsetz</i> базуються на концепції конкуренції за ринок застосовно до галузі з природно монополюними характеристиками [292]. Ця концепція передбачає конкуренцію за право працювати протягом певного періоду часу на природно монополюному ринку, яке забезпечується шляхом отримання ексклюзивної франшизи в результаті організованих спеціальним чином тендерів. Перевага франчайзингу є в тому, що загроза втратити контракт на обслуговування стимулює природного монополіста до виконання договірних зобов'язань. Однак, як і інші методи регулювання діяльності природних монополій, ця схема є недосконалою. На практиці, компанія, що вже діє в галузі, володіє перевагами за досвідом та інформаційними можливостями
спірні або змагальні ринки (contestable markets)	ринки <i>tiny contestable</i> (або спірні чи змагальні ринки) базуються на однойменній концепції або на концепції доступності, яка була запропонована Баумолем, Панзаром та Вілігом [280]. Ця концепція передбачає конкуренцію, що складається між домінуючими фірмами та фірмами-новачками в умовах відсутності економічних бар'єрів входу та виходу. Загроза потенційної конкуренції розглядається теорією змагальних ринків як дисциплінарний механізм, що дозволяє тримати ціну на рівні витрат: якщо навіть галузева функція витрат є субадитивною, потенційна загроза входження фірм-новачків змушує природну монополію працювати в суспільно корисному режимі [89]
монополістичної конкуренції (intermodal competition) за Чемберліном (Edward H. Chamberlin)	ринки <i>монополістичної конкуренції</i> за Чемберліном (або інтермодальна конкуренція) [284] передбачають забезпечення доступу до природно монополюного ринку інших фірм, які конкурують з монополією на диференційованому ринку товарів (послуг) зі схожими, але дещо різними між собою споживчими товарами. Така ситуація може бути притаманна, коли на певних сегментах ринку загальнотранспортних послуг з залізничним транспортом може конкурувати автомобільний, річковий, трубопровідний транспорт
класичні з позиції політекономії	ринок з позиції політекономії – система економічних відносин, пов'язаних з обміном товарів та послуг на основі широкого використання різноманітних форм власності, товарно-грошових і фінансово-кредитних механізмів [55, с.189]. З позиції товарних властивостей в економічній теорії до товарів можна відносити: приватні ринкові блага, блага природних монополій, публічні блага та загальні блага. Блага в процесі діяльності перетворюються на товари

Джерело: складено автором на підставі [292, 280, 284, 89, 55]

Б.3 Аналіз категорії лібералізація ціноутворення

Таблиця Б.3.1

Категорійно-поняттєвий апарат лібералізації ціноутворення

№	Поняття/категорія (автор)	Зміст
1	<i>лібералізм</i> (Мочерний С.В.)	як зазначено у економічному словнику-довіднику [56, с. 178], слід розуміти сукупність поглядів, які заперечують необхідність втручання держави в економічне життя, а механізм стихійного ринку вважається єдиним ефективним регулятором господарських процесів
2	<i>економічний лібералізм</i> (за Макміланом)	розуміється доктрина, що захищає максимально можливе використання ринків та конкуренції для координації економічної діяльності [223, с. 145]
3	ідеї <i>економічного лібералізму</i> (А. Сміт за Макміланом)	ідеї економічного лібералізму були всебічно розроблені А. Смітом (Adam Smith), який виступав проти регламентування державою промисловості та торгівлі, особливо зовнішньої, проти феодальних порядків [223, с. 145]
4	формалізація ідей <i>економічного лібералізму</i> (Ж.-Б. Сей за Макміланом)	ці ідеї були виражені у сформульованому законі Ж.-Б. Сея (Jean-Baptiste Say), суть яких зводилася до того, що капіталізм здатний без втручання держави стихійно і автоматично відновлювати економічну рівновагу [223, с. 145]
5	доктрина <i>laissez-faire</i> (з фр. «дозвольте робити») (за Макміланом)	як зазначено у словнику сучасної економічної теорії Макмілана сутність цієї доктрини полягає у тому, що економічне життя суспільства найкращим чином управляється за допомогою рішень, які приймаються індивідами, а втручання органів влади практично виключається [223, с. 279]
6	неокласична версія доктрини (сучасна) <i>laissez-faire</i> + доповнена свободою вибору при споживанні (за Макміланом)	в цій формі доктрина передбачала, що дії держави корисні тоді, коли поряд з виконанням основних функцій з юридичного захисту прав власності та з забезпечення оборони країни вона підтримує конкуренцію, при цьому руйнуючи монополію та забороняючи недобросовісну конкуренцію [223, с. 279]
7	<i>внутрішньоекономічна лібералізація</i> (Базилевич В.Д.)	під внутрішньоекономічною лібералізацією розуміється усунення державного контролю за цінами на переважну більшість товарів та послуг, запровадження свободи торгівлі юридичних та фізичних осіб і підпорядкування 8 діяльності товаровиробника умовам ринку [55, с. 103]
9	<i>зовнішньоекономічна лібералізація</i> (Базилевич В.Д.)	під зовнішньоекономічною лібералізацією розуміється розширення доступу в країну іноземних інвестицій, роздержавлення зовнішньоекономічних зв'язків і зняття протекціоністських обмежень на експорт, зняття обмежень на імпорт, конвертованість національної валюти тощо [55, с. 103]
10	<i>внутрішньоекономічна лібералізація</i> (Архіпов А.І.)	під внутрішньою-економічною лібералізацією розуміється у межах національної економіки приватизація державних підприємств, розширення сфери вільно встановлюваних цін та доходів, процентних ставок, умов надання кредитів та ін. Лібералізація також може приймати форму акціонування державних підприємств [265]

Продовження табл. Б.3.1

№	Поняття/категорія (автор)	Зміст
11	<i>лібералізація цін</i> (Архіпов А.І.)	розуміється вивільнення цін від адміністративного регулювання, один з ключових елементів ринкової економіки, що забезпечує балансування попиту та пропозиції. Лібералізація цін може бути ефективною лише при наявності конкурентного середовища. В протилежному випадку подібна лібералізація цін може призвести до розвитку антиринкових явищ та процесів [265]
12	<i>загальна лібералізація цін</i> (Архіпов А.І.)	лібералізація цін може бути загальною – за всіма видами цін та тарифів
13	<i>часткова лібералізація цін</i> (Архіпов А.І.)	лібералізація цін може бути частковою – залишає ціни на продукцію та послуги, як правило, «природних монополій», у сфері централізованого регулювання
14	<i>лібералізація цін</i> (сучасний довідник)	це перехід від призначуваних державних цін (державного ціноутворення) до системи вільних ринкових цін (ринкового ціноутворення) [57]. У цьому визначенні лібералізації цін йдеться про те, що має відбутися перехід до вільного ціноутворення, яке можливе на вільних ринках

Джерело: складено автором на підставі [55, 56, 57, 223, 265]

Б.4 Підходи до розуміння адвокатування конкуренції та його місця у конкурентній політиці

Таблиця Б.4.1

Підходи до визначення поняття «адвокатування конкуренції»

Рік	Автори	Зміст або основні положення
1995	Roger Boner	Зазначає, що часто конкурентну політику розуміють у значенні антитрасту, хоча конкурентна політика складається як з відповідного законодавства, так і з адвокатування конкуренції [298, р. 38]. На відміну від антимонопольного законодавства, адвокатування конкуренції відноситься до публічного аналізу та коментарям конкурентного відомства відносно конкурентних ефектів, які є наслідком дії законів, інструкцій та інших дій органів держави [там же, р. 38]. Відмічають, що адвокатування часто стосується саме створення конкуренції [там же, р. 41]
1995	William E Kovacic	Зазначає, що адвокатування конкурентної політики є цінним елементом антимонопольних програм в трансакційних економіках (рекомендація стосується, зокрема, Монголії, Непалу, України та Зімбабве). Не розкриває змісту діяльності, яка розуміється під адвокатуванням конкуренції, але вказує, що значення адвокатування конкуренції у діяльності антимонопольного органу демонструвалися у Західних економічних системах. Починаючи з 1970-х років федеральні антимонопольні агенції у США зробили багато роботи для того, щоб виступити проти всіляких регулюючих перепон по відношенню до конкуренції [307]
1995	R. Shyam Khemani, Mark A. Dutz	Вважають, що роль адвокатування конкуренції полягає у тому, щоб якщо не протистояти, то хоча б мінімізувати ефект від ренто орієнтованої поведінки, що особливо притаманно країнам з перехідною економікою (в тому числі Україні). Стверджують, що адвокатування конкуренції може зменшити неправильне застосування конкурентного законодавства [298, р. 28]
1998	R. Shyam Khemani, J. Clark	Вважають, що адвокатування конкуренції може слугувати протидією при лобіюванні інтересів та рентоорієнтованій поведінці. Адвокатування конкуренції має зв'язок з функціями конкурентного відомства. Головною метою адвокатування конкуренції повинно бути те, що створює умови, які будуть сприяти більш конкурентному ринку та підприємницькій поведінці без прямого втручання конкурентного відомства [269, р. 95-100]
1999	Mark A. Dutz, Maria Vagliasindi	Вважають, що адвокатування конкуренції є частиною тріади поряд із правозастосуванням та інституціональною ефективністю при реалізації конкурентної політики. Одночасно вважають, що адвокатування конкуренції є самим складним напрямком реалізації конкурентної політики [316]
2002	Робоча група ICN під керівництвом Fernando Sánchez Ugarte у складі:	Робоча група Міжнародної конкурентної мережі (ICN) у 2002 р. вперше формулюють дефініцію «адвокатування конкуренції», яка пізніше використовується у всьому світі. Під адвокатуванням конкуренції розуміється діяльність, що здійснюється

Продовження табл. Б.4.1

Рік	Автори	Зміст або основні положення
2002	Allan Fels, Chris West, Mónica Salamanca Maralla, Georg Roebing, Jerome Gallot, Alberto Heimler, Hiroshi Ueno, Joseph Seon Hur, Justyna Michalik, Theodor Valentin Purcarea, Roger Fones, Paul Karlsson, Tad Abbot Lipsky, Praddep S. Mehta, Mark Schechter, Daphne Yong-D'Hervé, David E. Wheeler, Rughvir Shyam Khemani, Paul Crampton, Lennart Goranson, Philippe Brusick	конкурентним органом з метою просування конкурентного середовища для економічної діяльності шляхом механізмів, які не відносяться до примусу, через взаємодію з іншими державними органами та підвищення обізнаності суспільства про переваги конкуренції [274, р. 25]
2005	James C. Cooper, Paul A. Pautler, Todd J. Zywicki	Зазначають, що адвокатування конкуренції часто є протипагою прояву протекціонізму у галузях. Особливого розвитку та активності програми адвокатування конкуренції діяли саме під час реформування інфраструктурних галузей (транспорт, енергетика, зв'язок) у період 80-х років. Після того, як цілі щодо дерегуляції були досягнуті активність програм була зменшена. Автори підкреслюють, що економічний зиск, який отримують споживачі від програм адвокатування конкуренції, значно перебільшує весь бюджет, що витрачається на конкурентне відомство (FTC) загалом, хоча автори і визнають, що з точки зору конкретного виміру такий показник важко представити для адвокатування конкуренції [289]
2005	Авдашева С.Б., Шаститко А.Е.	Підтримують розуміння адвокатування конкуренції з позиції «американської школи». Зазначають, що адвокатування конкуренції є напрямком конкурентної політики. Підкреслюють, що на відміну від застосування антимонопольного законодавства, яке є пасивним методом (за виключенням концентрації), адвокатування конкуренції відноситься до активної конкурентної політики. Адвокатування конкуренції розуміють у визначенні Міжнародної конкурентної мережі, як набір видів діяльності антимонопольних органів, які спрямовані на укріплення конкурентного середовища економічної активності шляхом використання механізмів, які не відносяться до системи примусу до виконання встановлених правил та орієнтовані головним чином на усвідомлення вигід конкуренції, в тому числі і за рахунок впливу на інші державні організації [4]

Продовження табл. Б.4.1

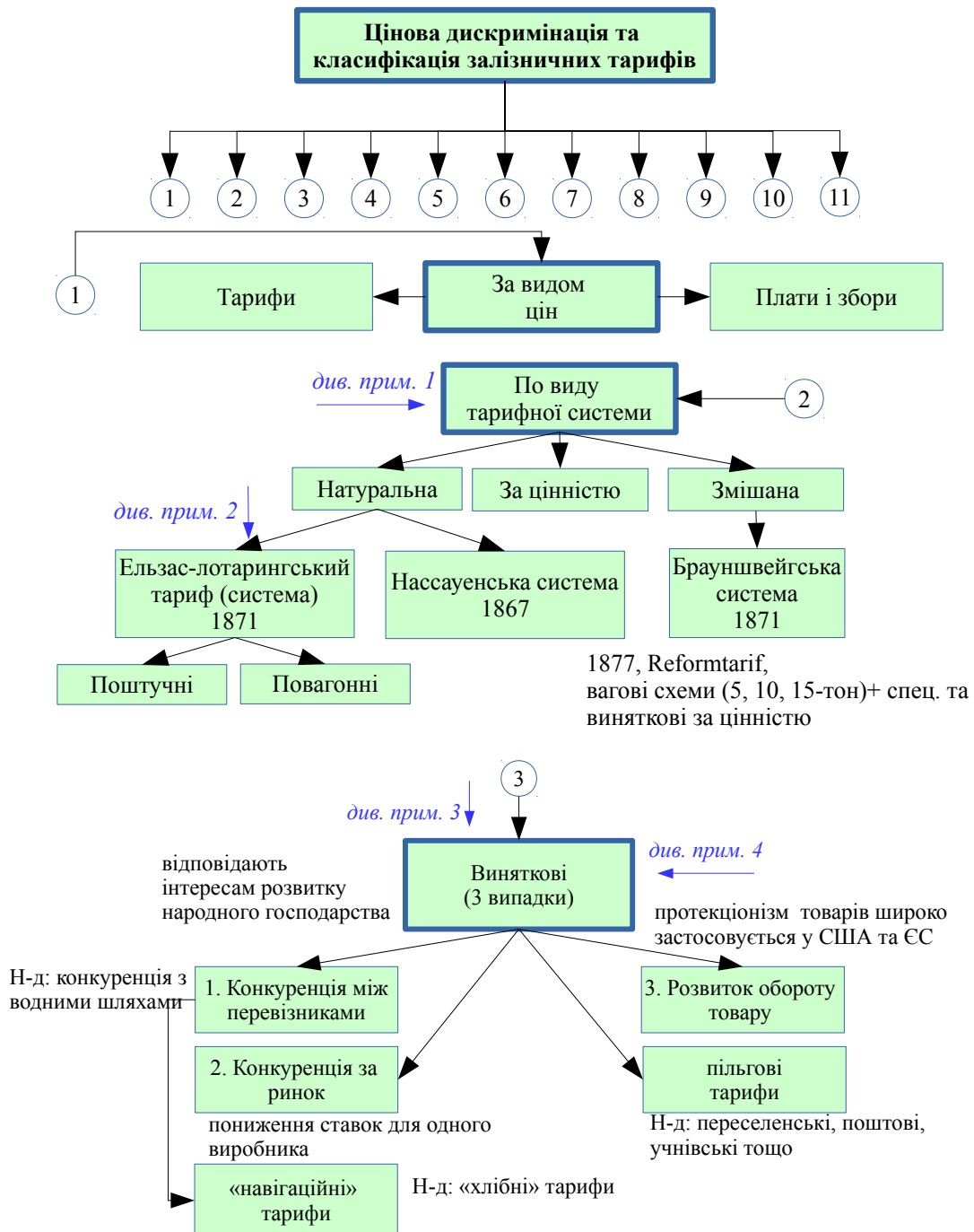
Рік	Автори	Зміст або основні положення
2007	Сахарова Е.А., Игнатова С.М.	Адвокатування конкуренції розуміється як комплекс дій суб'єктів конкурентної політики, що спрямований на укріплення конкурентного середовища шляхом використання механізмів, що не є елементами виключно системи примусу до дотримання встановлених правил шляхом (достовірної загрози) застосування санкцій у випадку порушення, здійснюючи головним чином вплив на інші державні організації та підвищення рівня розуміння широкими колами суспільства вигід конкуренції [221]
2008	Князева И.В.	Визначає адвокатування конкуренції як поняття, що відповідає широкому розумінню конкурентної політики. Під конкурентною політикою в такому ракурсі розуміє явище, що включає комплекс пропагандистських та роз'яснювальних дій щодо інформування суб'єктів ринку про свої права та обов'язки перед суспільством та ринком [77, с. 177]
2011	Филюк Г.М.	Під адвокатуванням конкуренції розуміє всі дії антимонопольних органів, не пов'язані з примусом до виконання правил у сфері антимонопольного законодавства, а спрямовані на формування у суспільстві конкурентної культури. Вважає, що адвокатування конкуренції є однією з найважливіших складових конкурентної політики. Вважає, що адвокатування конкуренції ефективно впливає на вдосконалення функціонування та інноваційність, на оптимальну відповідність потребам ринку та зниження цін і тому є невід'ємною частиною ефективної конкурентної політики [241]
2011	Коломієць І., Оленюк С.	Представляють розуміння адвокатування конкуренції як запозичення із адвокатування у розумінні кампанії, при якій відбувається представництво та захист прав та інтересів певної соціальної групи [83]. За мету адвокатування ставиться отримання конкретного результату, а саме здобуття відповідних змін. Керуючись цим автори вирізняють такі лінії адвокатування: здійснення всіляких медіаційних активностей (перемовини, семінари, конференції та ін.) спрямованих на допомогу сторонам перемовин (конфлікту) досягнути домовленостей та задовільнити інтереси усіх учасників перемовин, використання законодавчо закріплених процедур за допомогою судової системи, експертиз та ін., проведення громадських кампаній щодо освітлення проблемних питань тощо [83].
2011	Клименко В.В., Лозова Г.М.	Зазначають, що адвокатування конкуренції здійснюється через механізми, що не відносяться до системи антимонопольного примусу, і розвивається на основі інформування та роз'яснення суб'єктам ринку переваг конкуренції. Зміст поняття розкривається у прив'язці до реалізації програми заходів з адвокатування конкуренції, а також з позиції пропагування переваг конкуренції та створення конкурентної культури [76]
2012	Шаститко А.Е., Павлова Н.С	Адвокатування конкуренції є прикладом неправового (але законного) методу примушування до добросовісної конкуренції, який дозволяє зекономити бюджетні витрати, які в іншому випадку спрямовувалися на припинення порушень [262]
2013	Валітов С. С.	Надає розуміння адвокатування конкуренції як одного із напрямків діяльності антимонопольних органів. При цьому вважає, що здійснення оцінки того, як впливають акти

Продовження табл. Б.4.1

Рік	Автори	Зміст або основні положення
		регулювання на конкуренцію також входить до діяльності із адвокатування конкуренції, оскільки саме рішення органів державної влади можуть негативно впливати на конкуренцію (!). Вважає, що посиленню впливу адвокатування конкуренції буде сприяти формування проконкурентної культури в суспільстві, забезпечення відкритості та прозорості в роботі АМКУ. При цьому під конкурентною культурою в контексті діяльності АМКУ розуміється розміщення інформаційних повідомлень на сайті АМКУ [31]
2013	Бакалінська О.	Адвокатування конкуренції представляє собою комплекс організаційно-правових заходів, спрямованих на розвиток діалогу у суспільстві для просування принципів добросовісної конкуренції та виступає доповненням до правозастосування: з однієї сторони, правозастосування посилюється активним адвокатуванням, а, з іншої, адвокатування менш ефективно при відсутності правозастосування. Вважає адвокатування конкуренції багатоаспектною діяльністю в сфері конкуренції, що сприяє: усвідомленню важливості розвитку принципів добросовісної конкуренції суспільством, забезпечує максимальну прозорість державного регулювання, знижує ризики корупції та підвищує довіру суспільства до діяльності конкурентних органів [16]
2015	Колесникова Н. М., Садюк А. В. (авторський підхід)	Вперше пропонується визначення адвокатування конкуренції при застосуванні для інфраструктурних галузей, зокрема, для залізничного транспорту. Надається дефініція адвокатування конкуренції в потенційно конкурентних секторах діяльності залізничного транспорту: адвокатування конкуренції розуміється, як діяльність суб'єктів конкурентної політики, яка пов'язана зі зміцненням конкурентного середовища або конкурентних основ такого середовища створенням в разі його відсутності шляхом використання механізмів, які не належать до системи примусу щодо дотримання встановлених правил та орієнтовані головним чином на обізнаність щодо переваг конкуренції, в тому числі за рахунок впливу на інші державні органи. В першій частині визначення автори розширюють коло суб'єктів, що можуть здійснювати діяльність по адвокатуванню конкуренції, маючи на увазі, що це може бути діяльність не лише в межах антимонопольного органу України. Крім того, робиться акцент на тому, що інструментарій адвокатування включає активні інструменти здійснення діяльності. При цьому механізми для адвокатування конкуренції не включають санкції у розумінні, що функція санкцій може не належать до суб'єкта, що здійснює цю діяльність, дотримуючись тим самим «зваженого підходу» по відношенню до об'єкту адвокатування [80]

Джерело: складено автором на підставі [298, 307, 269, 316, 274, 289, 4, 221, 77, 241, 83, 76, 262, 31, 16, 80]

Б.5 Цінова дискримінація та класифікація тарифів



Примітка 1. Даний підхід запропонований Загорським К. (див. [65, с.205]).

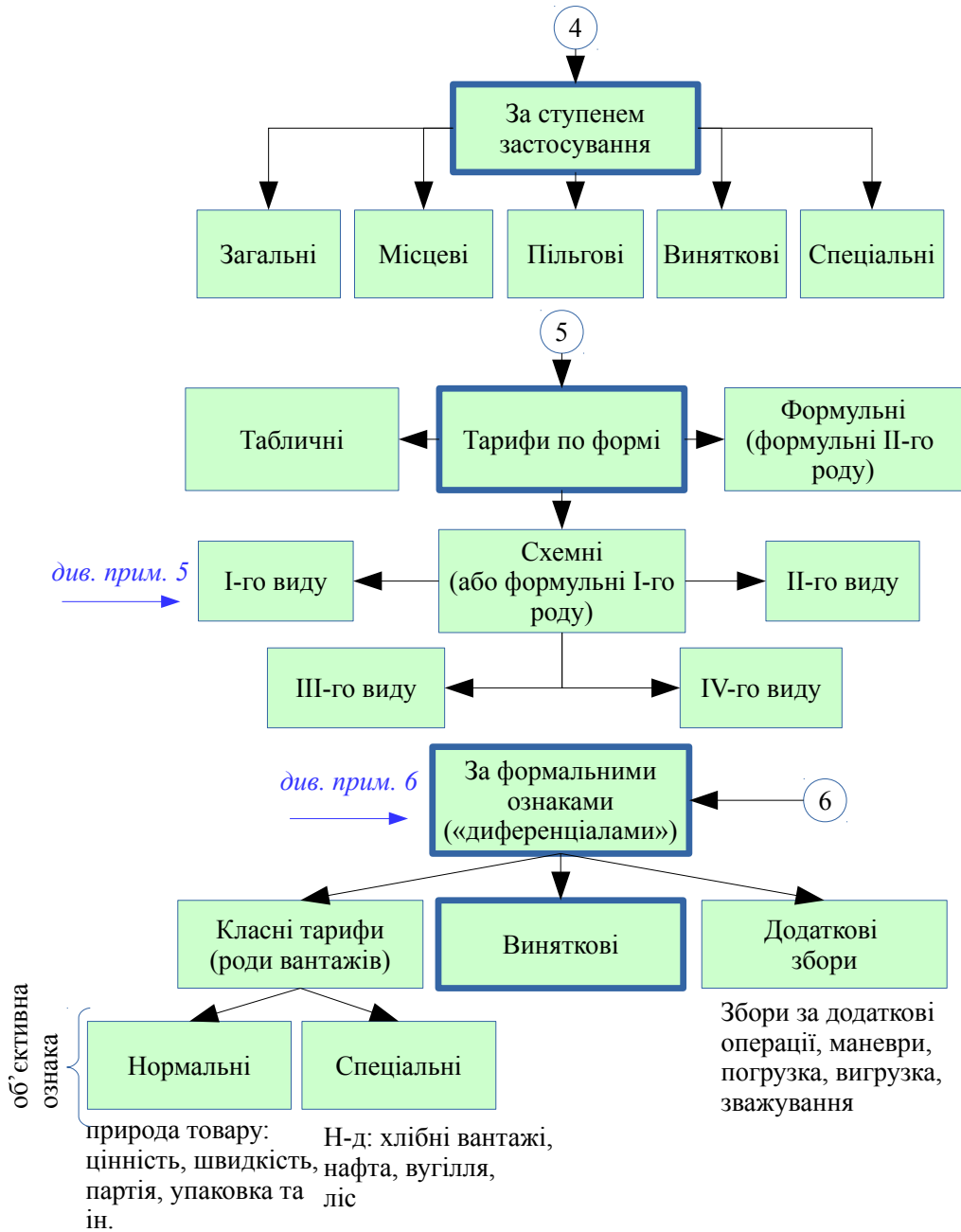
Примітка 2. Дана система бере свою назву із області, у якій була започаткована [нім. Die Bahnen in Elsaß und Lothringen] (див. [332, s. 332]).

Примітка 3. Більш детально можна ознайомитись у роботі [65, с. 223-225].

Примітка 4. Метою застосування таких тарифів є видозміна конкуренції та її умов (див. [65, с. 227]). Також див. розділ Ausnahmetarife у роботі [332, s. 340].

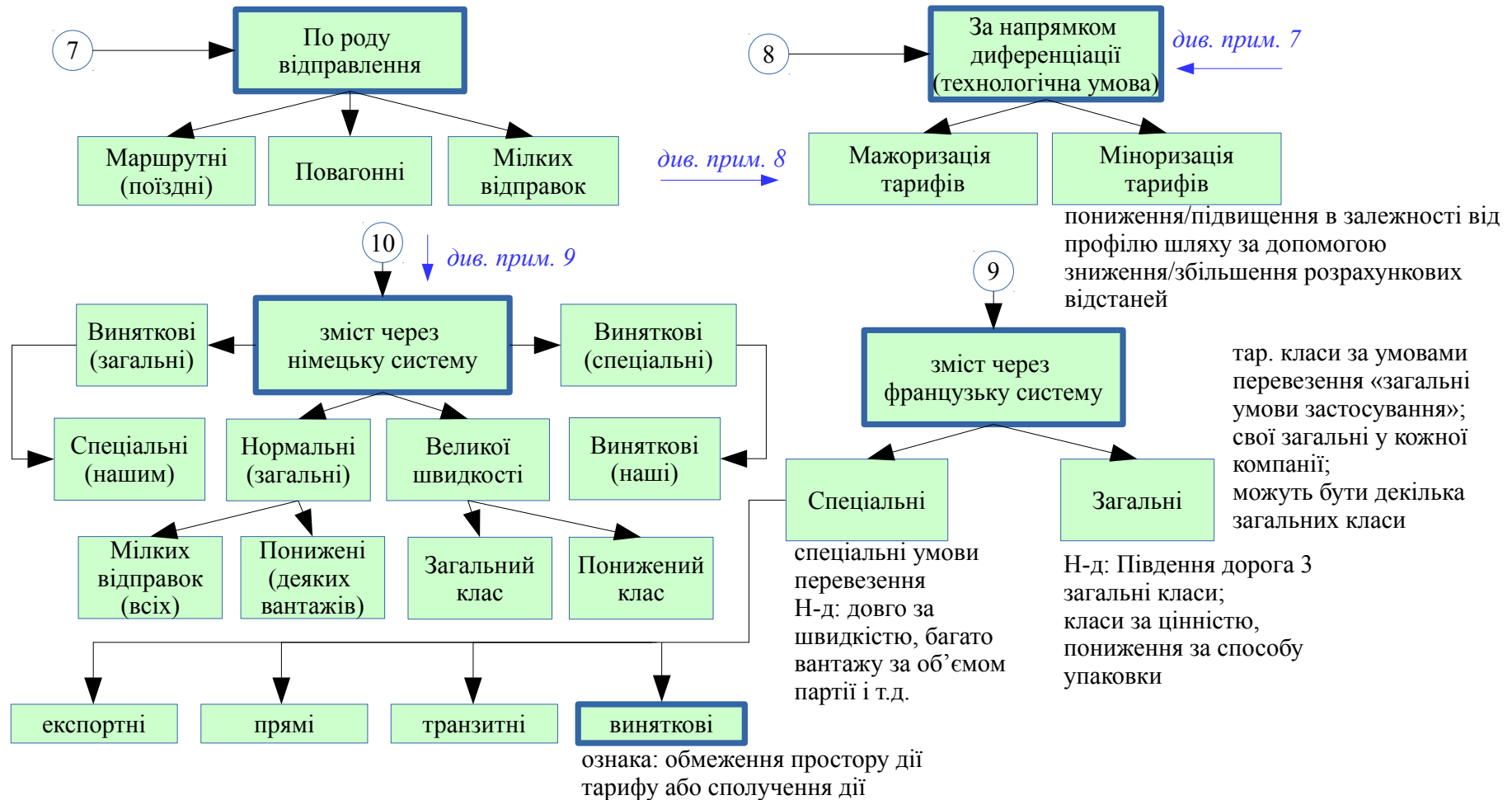
Рис. Б.5.1 Цінова дискримінація та класифікація тарифів

Джерело: власна розробка



Примітка 5. Див. детальніше у роботі [264, с. 556-564].

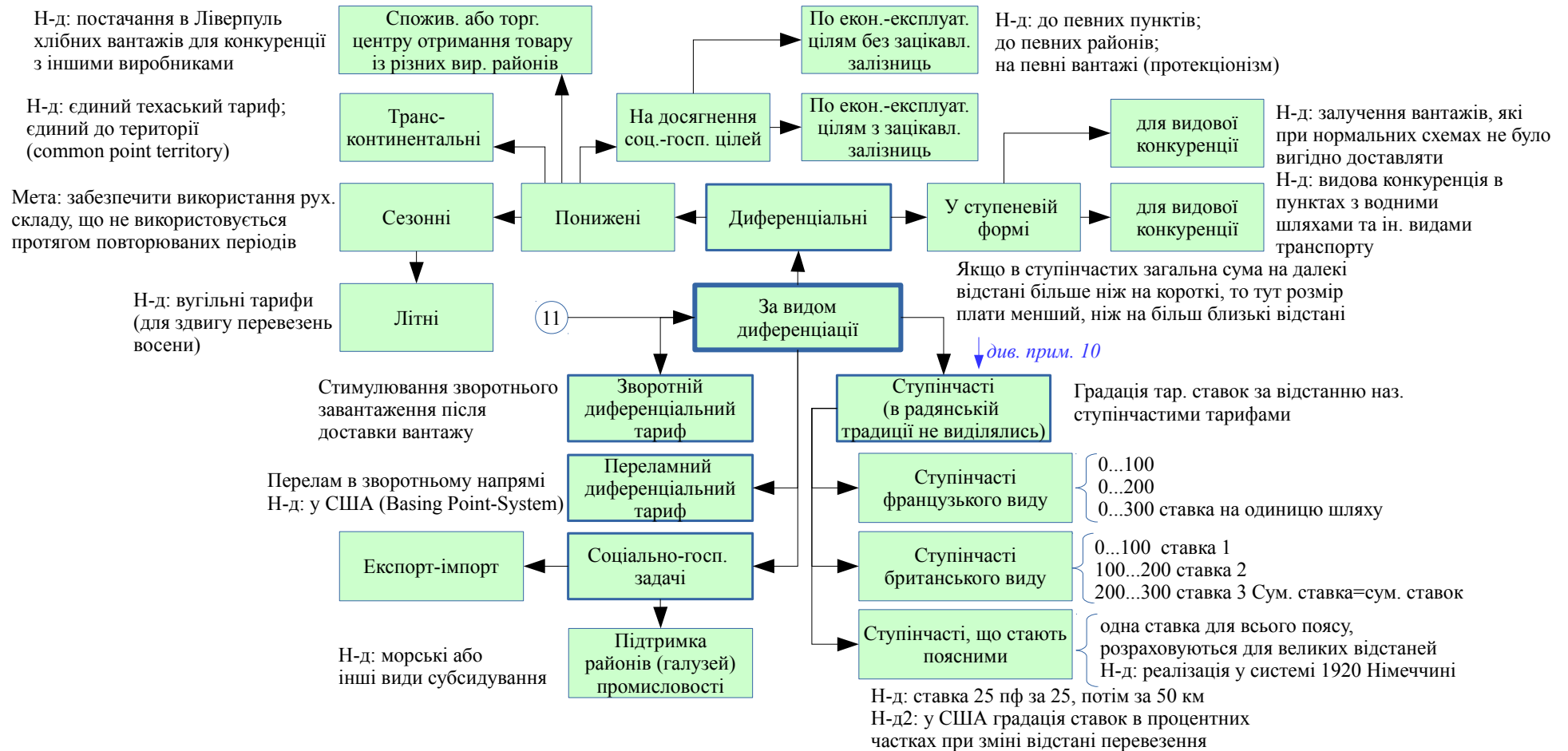
Примітки 6. Даний критерій класифікації є формальним. Для ознаки поділу при цьому використовується термін «диференціал» (див. [65, с. 241]).



Примітка 7. Див. [65, с. 223].

Примітка 8. Тут за даним критерієм поділу тарифів для розрахункової відстані зустрічається термін віртуальна довжина (див. [340, р. 226-227]).

Примітка 9. Даний критерій класифікації введено для кращого розуміння змісту виняткових тарифів (див. [65, с. 243]).



Примітка 10. Більш детально див. розділ Differentialtarife. Ausnahmetarife та Staffeltarife у роботі [332, s. 340-346, s. 334-340].

Б.6 Моделі реформування залізничного транспорту у світі за Р. Піттменом

Реформування залізничної галузі, виходячи з досвіду реформування в багатьох країнах світу, як зазначає відомий фахівець Міністерства юстиції США Р. Піттмен (Russell Pittman) може відбуватися у межах трьох моделей: моделі реформування «британського» типу, моделі реформування за принципом «доступу третьої сторони», моделі «латиноамериканського» типу [323] (табл. Б.6.1 та рис. Б.6.1).

Таблиця Б.6.1

Моделі реформування залізничного транспорту у світі за Р. Піттменом (Russell Pittman)

Модель реформування	Сутність моделі
«британського» типу	є найбільш ліберальною моделлю реформування та полягає у повному відокремленні підприємств в потенційно конкурентному секторі від підприємств інфраструктури (колійне господарство, системи зв'язку, обслуговування станцій, депо і т.д.) [323]
за принципом доступу «третьої» сторони	є менш радикальною і полягає в тому, що інфраструктурна компанія крім володіння інфраструктурою продовжує виконувати функції оператора, так само як і оператори рухомого складу
«латиноамериканського» типу	займає проміжний варіант між іншими двома моделями і полягає в тому, що вертикально інтегровані залізничні компанії залишаються при реформуванні та вимоги щодо надання доступу «третьої» сторони зменшуються, але при цьому відбувається горизонтальне відокремлення старої вертикально інтегрованої компанії та нових незалежних вертикально-інтегрованих компаній, які при цьому володіють регіональною монопольною владою, але можуть конкурувати у вузлових пунктах за клієнта [323]. Звичайно, що кожна країна проводить свої реформи, специфічні у кожній країні і поділ на три моделі є досить умовним

Джерело: складено автором на підставі [323]



Рис. Б.6.1 Моделі реформування залізничного транспорту

Джерело: складено автором на підставі [323]

Фактори при лібералізації різних галузей природних монополій

Таблиця В.1

Фактори при лібералізації різних галузей

Сфера або галузь економіки (в тому числі природні монополії)	Фактори при лібералізації відповідної сфери або галузі
повітряний транспорт	авіаційна інфраструктура; обсяги пасажирських, вантажних і поштових перевезень; географічне положення; населення; доходи; потенціал розвитку туризму; економічні відносини; ВВП і внутрішня політика, що діє в секторі компаній щодо переважного володіння і фактичного контролю над ними; заборона на польоти в нічний час і недобросовісна конкуренція тощо
електроенергетика	<p><i>розширення меж ринку</i> (залежить від витрат суб'єктів на здійснення змін по розширенню);</p> <p><i>прозорість</i> (залежить від діючих засобів, які сприяють розвитку та посиленню конкуренції на ринку, покращення структури ринків та підвищення ефективності їх функціонування). Загальнодоступність тарифів сприятиме виявленню зловживань ринковою владою;</p> <p><i>зміна структури ринку</i> (рівень трансакційних витрат сприяє перетворенню вертикально-інтегрованої компанії в альтернативну структуру; при менш очевидній економії від масштабу та невеликих витратах на укладення контрактів, що спроможні емітувати структуру інтегрованої компанії, альтернативою стає ринковий підхід);</p> <p><i>помилки нормативно-правового застосування та регулювання</i> (прямий вплив на лібералізацію);</p> <p><i>невизначеність</i></p>
низькоконкурентні ринки	<p><i>структура ринків</i>, яка не сприяє розвитку конкуренції на ринках (для загальнодержавних та регіональних);</p> <p><i>відсутність стимулів для підвищення ринкової концентрації</i> через наявність ринкових бар'єрів;</p> <p><i>недостатність розвитку інфраструктури доступу до ринку</i> (відсутність земельних ділянок, фінансових ресурсів, рекламних засобів та ін.);</p> <p><i>неузгодженість між різними видами політик</i> (антимонопольно-конкурентною, аграрною, інвестиційною та ін.);</p> <p><i>низькоефективне регулювання</i> природних монополій та інших монополізованих ринків із виникненням порушення інтересів об'єктів відносин регулювання (при регулюванні цін (тарифів), доступу до товарів (послуг));</p> <p><i>відсутність планів, задач, програм у питанні розвитку конкуренції</i> серед пріоритетів діяльності органів владних повноважень;</p> <p><i>відсутність громадської ініціативи</i> у питаннях забезпечення розвитку конкуренції</p>

Продовження табл. В.1

Сфера або галузь природної монополії, для якої наводяться фактори лібералізації	Фактори при лібералізації відповідної сфери або галузі
макросередовище будь-яких підприємств	<p><i>політико-правові фактори</i> (стабільність владних структур; політика та регулювання в сфері податків і збор; антимонопольне законодавство; регулювання ЗЕД; умови для залучення інвестицій та ін.);</p> <p><i>фактори соціальної сфери і культури</i> (демографічна ситуація; якість життя; активність населення та ін.);</p> <p><i>економічні фактори</i> (зміни у ВНП; точки ділових циклів; курс валюти і відсоткова ставка банків; кількість грошової маси; інфляція; рівень контролю за цінами; рівень заробітної плати населення; ціни енергоресурсів та ін.);</p> <p><i>технологічні фактори</i> (захист прав інтелектуальної власності; політика у сфері інновацій; доступність використання нових технологій; фінансування наукових досліджень та розробок)</p>

Джерело: складено автором на підставі [97, 128, 129, 237]

Рекомендації та пропозиції для запровадження лібералізації ціноутворення в потенційно конкурентних секторах діяльності підприємств залізничного транспорту

Г.1 Аналіз недоліків повноважень органів влади, що пов'язані із залізничним транспортом та встановленням цін на залізничному транспорті

Таблиця Г.1.1

Аналіз недоліків повноважень органів влади при встановленні цін на залізничному транспорті

Посилання на ст., п. та ін., що аналізується	Зміст посилання, положення/ Висновки та протиріччя
ст.4 Закону України «Про залізничний транспорт»	визначено, що державне управління в галузі транспорту здійснюють центральний орган виконавчої влади, що забезпечує формування та реалізує державну політику у сфері транспорту, дорожнього господарства, інфраструктури та інші спеціалізовані на те органи відповідно до їх компетенції [142]
абз. другий, ст. 1 там же	передбачено, що під залізничним транспортом розуміється виробничо-технологічний комплекс підприємств залізничного транспорту, призначений для забезпечення потреб суспільного виробництва і населення країни в перевезеннях у внутрішньому і міжнародному сполученнях та надання інших транспортних послуг усім споживачам без обмежень за ознаками форми власності та видів діяльності тощо
ч. 3, ст. 3 та ч. 1 ст. 6 Закону України «Про центральні органи виконавчої влади»	Відповідно до посилання міністерство є центральним органом виконавчої влади, який забезпечує формування та реалізує державну політику в одній чи декількох визначених Кабінетом Міністрів України сферах, проведення якої покладено на Кабінет Міністрів України Конституцією та законами України [183]. Положення про міністерства затверджує своїм актом Кабінет Міністрів України
Постанова КМУ (чинна станом на 30.04.2017) від 29 лютого 1996 року № 262 «Положення про Державну адміністрацію залізничного транспорту України»	згідно з Постановою № 262 «Державна адміністрація залізничного транспорту є органом управління залізничним транспортом* загального користування, підвідомчим Міністерству інфраструктури» [125]

* Тут і далі по тексту додатку *напівжирним курсивом* – ключові акценти автора, *курсивом* – заключення автора.

Посилання на ст., п. та ін., що аналізується	Зміст посилання, положення/ Висновки та протиріччя
	Виходячи з вказаного, з одного боку діє старий акт (Положення про Державну адміністрацію залізничного транспорту), з другого – управління товариством здійснює Кабінет Міністрів (управління корпоративним правами) через Правління товариства, тобто Міністерство інфраструктури втратило право бути органом управління компанії
	Також, Державна адміністрація залізничного транспорту (станом на квітень 2017 року така юридична особа повинна бути ліквідована) відповідно до покладених на неї завдань здійснює пов'язані з експлуатаційною діяльністю функції щодо: «формування і реалізації єдиної тарифної та цінової політики на залізничному транспорті»
Постанова КМУ від 18 січня 2017 року № 52 «Про внесення змін до Статуту публічного акціонерного товариства Українська залізниця»	відповідно до постанови № 52: «управління корпоративними правами держави стосовно товариства здійснює Кабінет Міністрів України». А також зазначається, що «колегіальним виконавчим органом товариства, який здійснює управління його поточною діяльністю, є правління» [139]
Постанова КМУ від 30 червня 2015 року № 460 «Про затвердження Положення про Міністерство інфраструктури України» за Міністерством інфраструктури (станом на 30.04.2017)	Відповідно до Постанови № 460 закріплені повноваження щодо «забезпечення формування та реалізації державної політики у сферах автомобільного, залізничного , морського та річкового транспорту» та «участі у межах повноважень, передбачених законом, у формуванні та забезпеченні реалізації державної тарифної політики» [153]. Відповідно до покладених на Міністерство завдань воно «затверджує тарифи на: перевезення вантажів залізничним транспортом у межах України і пов'язані з ним послуги»
Постанова КМУ від 25 грудня 1996 року № 1548 «Про встановлення повноважень органів виконавчої влади та виконавчих органів міських рад щодо регулювання цін (тарифів)»	Але додатково до цього залишається діяти Постанова № 1548 відповідно до якої: «Мінінфраструктури: за погодженням з Мінекономрозвитку і Мінфіном встановлює тарифи на перевезення вантажів залізничним транспортом у межах України та пов'язані з ними послуги» [140]
	Фактично Положення про Державну адміністрацію залізничного транспорту чинне, як зазначено на сайті ВРУ [125], але в частині тарифної та цінової політики на залізничному транспорті виникають деякі протиріччя із актами, на підставі яких діє Міністерство інфраструктури України. Також, існують протиріччя, оскільки змінилася сама «структура» залізничного транспорту, так замість Державної адміністрації залізничного транспорту створено нову юридичну особу ПАТ «Укрзалізниця». Тож на підставі більш «старого» за часом прийняття акту (Постанова № 1548) Мінінфраструктури «встановлює» тарифи , а на підставі Положення про Мінінфраструктури, воно відповідно «затверджує» тарифи , тобто маємо протиріччя у викладках. <i>В частині повноважень, що стосуються тарифів, повноваження Міністерства є «розмитими» та не чіткими</i>
п. 1, п. 10 Постанови КМУ від 30 червня 2015 року № 460 «Про затвердження Положення про Міністерство	пунктом 1 цього Положення передбачено, що Міністерство «Мінінфраструктури є головним органом у системі центральних органів виконавчої влади, що забезпечує формування та реалізує державну політику у сферах автомобільного, залізничного , морського та річкового

Посилання на ст., п. та ін., що аналізується	Зміст посилання, положення/ Висновки та протиріччя
інфраструктури України» за Міністерством інфраструктури (станом на 30.04.2017)	транспорту », а також відповідно до пункту 10 Положення Міністр «забезпечує формування державної політики у відповідній сфері та контролює її реалізацію центральними органами виконавчої влади, діяльність яких спрямовується і координується Міністром» [153]
п. 56 Постанови КМУ від 18 січня 2017 року № 52 («Про внесення змін до Статуту публічного акціонерного товариства Українська залізниця»)	В той же час, відповідно до пункту 56 Постанови № 52 рішення з питань, визначених пунктом 55 Постанови «оформляються відповідним актом Кабінету Міністрів України, проект якого розробляється та подається в установленому порядку Мінекономрозвитку» [139]. <i>Тобто, тепер Міністерством економічного розвитку здійснюється фактично дублюванням функцій з формування державної політики у сфері залізничного транспорту, які здійснює Міністерство інфраструктури</i>
п. 55 там же	А за п. 55 постанови до виключної компетенції вищого органу (Загальні збори) належать, зокрема, «розподіл прибутку і збитків товариства з урахуванням вимог, передбачених законом» та «інші питання діяльності товариства відповідно до законодавства». Так до таких інших питань можуть бути віднесені питання «встановлення тарифів» на послуги товариства. <i>В частині повноважень, що стосуються тарифів знову здійснюється «розмиття прав», кореспондуючись з повноваження Міністерства інфраструктури</i>
ст. 5 Закону України «Про ціни і ціноутворення»	В той же час відповідно до ст. 5 вказаного Закону КМУ у сфері ціноутворення здійснює такі повноваження: забезпечує проведення державної цінової політики; державне регулювання цін, визначає повноваження органів виконавчої влади щодо формування, встановлення та застосування цін, якщо інше не визначено законом або міжнародним договором України; визначає перелік товарів, державні регульовані ціни на які затверджуються відповідними органами виконавчої влади, якщо інше не визначено законом [184]
ст. 7 Закону України «Про ціни і ціноутворення»	Відповідно до ст. 7 вказаного Закону реалізація державної цінової політики, проведення економічного аналізу рівня та динаміки цін, розроблення та внесення пропозицій щодо формування та реалізації державної цінової політики здійснюються центральним органом виконавчої влади, що реалізує державну цінову політику [184]
Указ Президента України від 31.05.2011 р. № 634/2011 «Про затвердження Положення про міністерство економічного розвитку і торгівлі України»	У відповідності до вказаного Положення № 634/2011 [152], Мінекономрозвитку України входить до системи органів виконавчої влади і є головним органом у системі центральних органів виконавчої влади з формування та забезпечення реалізації державної політики економічного і соціального розвитку, цінової , інвестиційної, зовнішньоекономічної політики тощо. Також Міністерство економічного розвитку і торгівлі України відповідно до покладених на нього завдань розробляє пропозиції щодо формування та реалізації державної цінової політики; здійснює відповідно до законодавства державне регулювання цін (тарифів) на продукцію,

Посилання на ст., п. та ін., що аналізується	Зміст посилання, положення/ Висновки та протиріччя
	товари і послуги , здійснює координацію діяльності центральних та місцевих органів виконавчої влади із зазначених питань; приймає разом із Антимонопольним комітетом України рішення про запровадження та скасування державного регулювання цін на продукцію монопольних утворень на внутрішньому ринку (за винятком продукції, регулювання цін на яку здійснюється національними комісіями регулювання природних монополій) тощо
Национальна комісія регулювання транспорту на сьогоднішній день ще не створена, то відповідно регулювання цін монопольних утворень здійснює Міністерство економічного розвитку та торгівлі, а також приймає разом із АМКУ рішення про запровадження та скасування державного регулювання, а також координує діяльності центральних та місцевих органів виконавчої влади із зазначених питань (регулювання цін). <i>В той же час такі повноваження збігаються разом із зазначеними вже повноваженнями Мінінфраструктури у сфері залізничного транспорту, де воно «приймає участь у формуванні та забезпеченні реалізації державної тарифної політики». Тут також існує застосування різних дефініцій «державна цінова політика» та «державна тарифна політика» тощо</i>	
Постанова КМУ від 22 лютого 1995 р № 135 «Положення про державне регулювання цін (тарифів) на продукцію виробничо-технічного призначення, товари народного споживання, роботи і послуги монопольних утворень»	Щодо порядку у якому здійснюється регулювання цін, то відповідно до чинного Положення (Постанова № 135) рішення про запровадження та скасування державного регулювання цін на продукцію монопольних утворень (суб'єктів природних монополій) на загальнодержавних ринках приймається Мінекономіки разом з АМКУ, а на регіональних – відповідними міськими та обласними державними адміністраціями з відповідними органами АМКУ [124]
там же	Щодо того, яким же чином може здійснюватися регулювання цін, то у Постанові № 135 регулювання може здійснюватися шляхом <i>встановлення фіксованих цін, граничних рівнів цін, граничних рівнів торговельних надбавок і постачальницько-збутових націнок, граничних нормативів рентабельності, або шляхом запровадження обов'язкового декларування зміни цін</i>
ст. 13 Закону України «Про ціни і ціноутворення»	Вказані способи регулювання цін повністю співпадають (Постанова № 135 прийнята раніше відповідного Закону України «Про ціни і ціноутворення») із способами відповідно до ст. 13 Закону України «Про ціни і ціноутворення». Так, вказаною статтею передбачено такі способи, як: <i>установлення фіксованих цін, граничних цін, граничних рівнів торговельної надбавки (націнки) та постачальницько-збутової надбавки (постачальницької винагороди), граничних нормативів рентабельності; розміру постачальницької винагороди; розміру доплат, знижок (знижувальних коефіцієнтів); запровадження процедури декларування зміни ціни та/або реєстрації ціни</i> [184]
Постанова КМУ від 25.12.1996 № 1548 «Про встановлення повноважень органів виконавчої влади та виконавчих	Але звертаючись знову до постанови Кабінету Міністрів України від 25.12.1996 № 1548, якою визначається повноваження Мінінфраструктури встановлювати за погодженням з Мінекономрозвитку і Мінфіном тарифи на перевезення вантажів залізничним транспортом у

Посилання на ст., п. та ін., що аналізується	Зміст посилання, положення/ Висновки та протиріччя
органів міських рад щодо регулювання цін (тарифів)»	межах України та пов'язані з ними послуги, в той же час, постановою не вказано «спосіб», у який здійснюється державне регулювання цін щодо перевезень на залізничному транспорті. Хоча цим же актом, наприклад, для плати за проживання в студентських гуртожитках передбачено встановлення «граничного розміру плати» [140]. Також згідно з постановою КМУ № 1548, Рада міністрів Автономної Республіки Крим, обласні, Київська та Севастопольська адміністрації мають право встановлювати граничні торговельні (постачальницько-збутові) надбавки на борошно, хліб, макаронні вироби, цукор, крупи та ін. у розмірі не вище 15 % до оптової ціни виробника (митної вартості) [140]
Пояснювальна записка до проекту Наказу Міністерства інфраструктури України щодо підвищення тарифів на перевезення вантажів залізничним транспортом, обговорення якого здійснювалося 11 січня 2017 року	Якщо ж звернутися до проекту Наказу Міністерства інфраструктури України, обговорення якого здійснювалося 11 січня 2017 року, щодо підвищення тарифів на перевезення вантажів залізничним транспортом, то у Пояснювальній записці до вказаного проекту вказується, що за цим наказом передбачається «здійснити з лютого 2017 року індексацію тарифів на перевезення вантажів у межах України на 25%, що відповідає кількісним припущенням розрахунку прогнозу основних макропоказників економічного і соціального розвитку України на 2017 рік» [132]
<i>Таким чином, виходячи із наведеного положення такий спосіб підвищення тарифів більше відповідає способу, відповідно до якого відбувається «процедура декларування зміни ціни та/або реєстрації ціни» або способу, до якого відбувається встановлення «розміру доплат, знижок (знижувальних коефіцієнтів)», хоча як було відмічено, то у актах законодавства спосіб регулювання цін для перевезень залізничним транспортом у явному вигляді не передбачений</i>	
<i>Вказані вище особливості також можна віднести до колізійних положень при регулюванні тарифів на перевезення вантажів залізничним транспортом, впорядкування яких сприятиме лібералізації ціноутворення в потенційно конкурентних секторах діяльності залізничного транспорту. Такий стан речей вносить певні складнощі не лише з позиції визначеності повноважень органів влади, а також впливає і на визначеність компетенцій учасників процесу лібералізації. Також невизначеності щодо повноважень можуть виникнути з моменту прийняття нової редакції Закону України «Про залізничний транспорт», тому видається доцільним зазначити про розмежування функцій різних органів влади</i>	

Джерело: створено автором на підставі аналізу актів [142, 183, 125, 139, 153, 140, 184, 152, 124, 132]

Г.2 Протиріччя, що існують при регулюванні в сфері залізничного транспорту

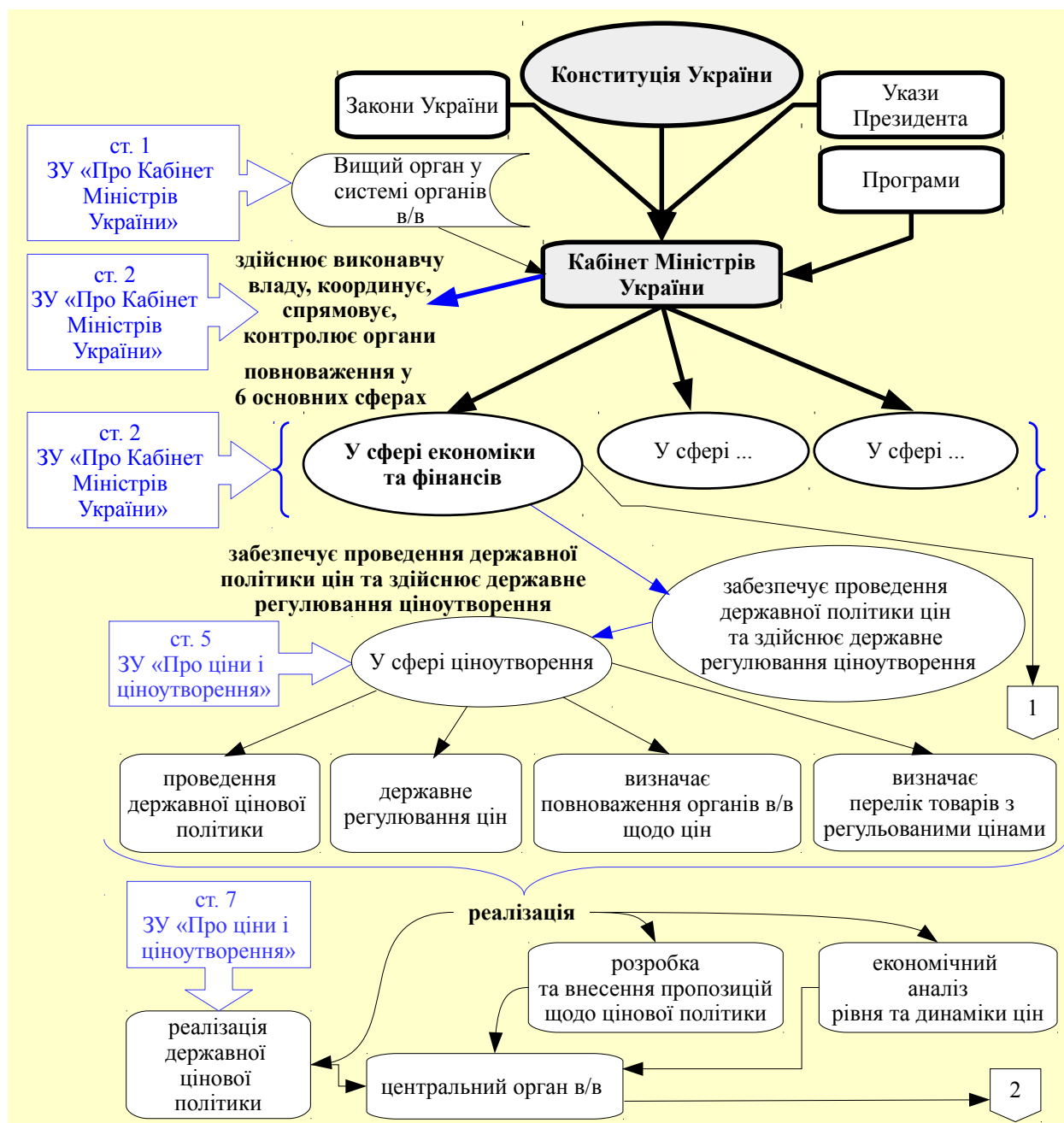


Рис. Г.2.1 Протиріччя, що існують при регулюванні в сфері залізничного транспорту

Джерело: розроблено автором

Рис. Г.2.1, аркуш 2

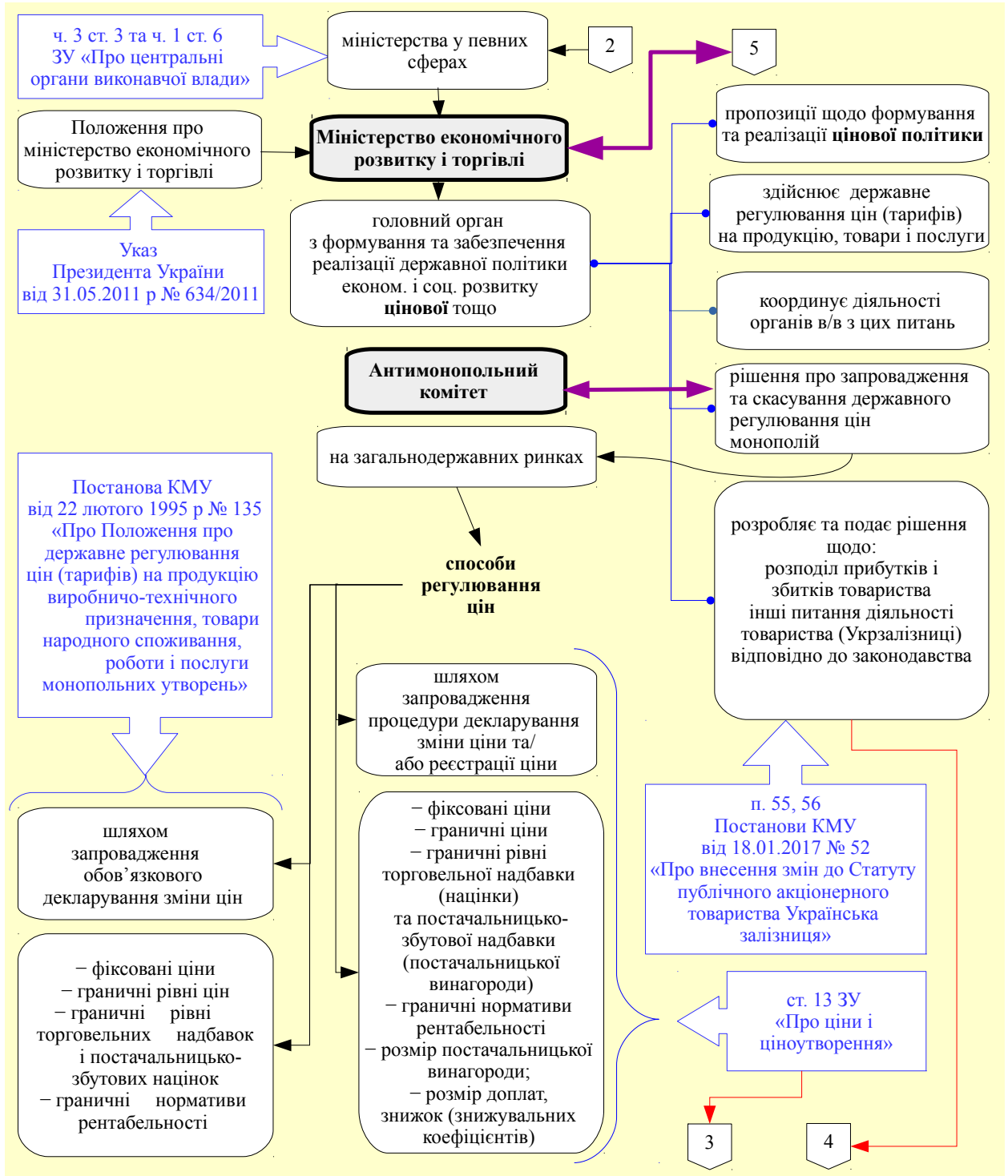
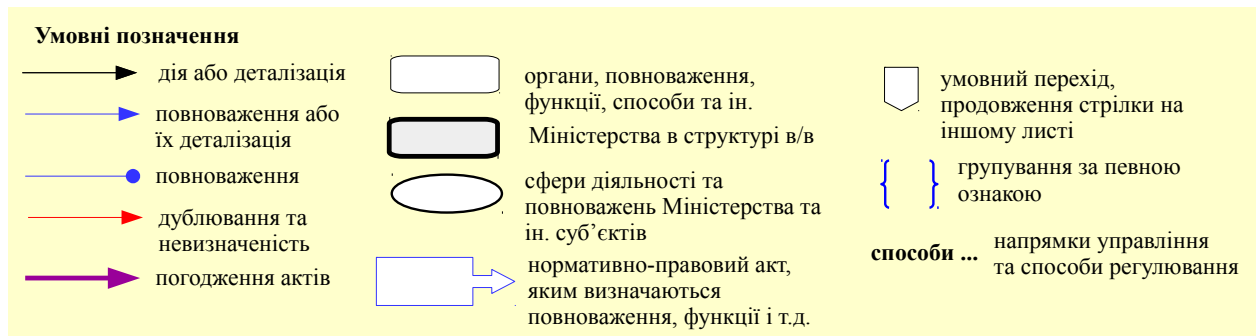
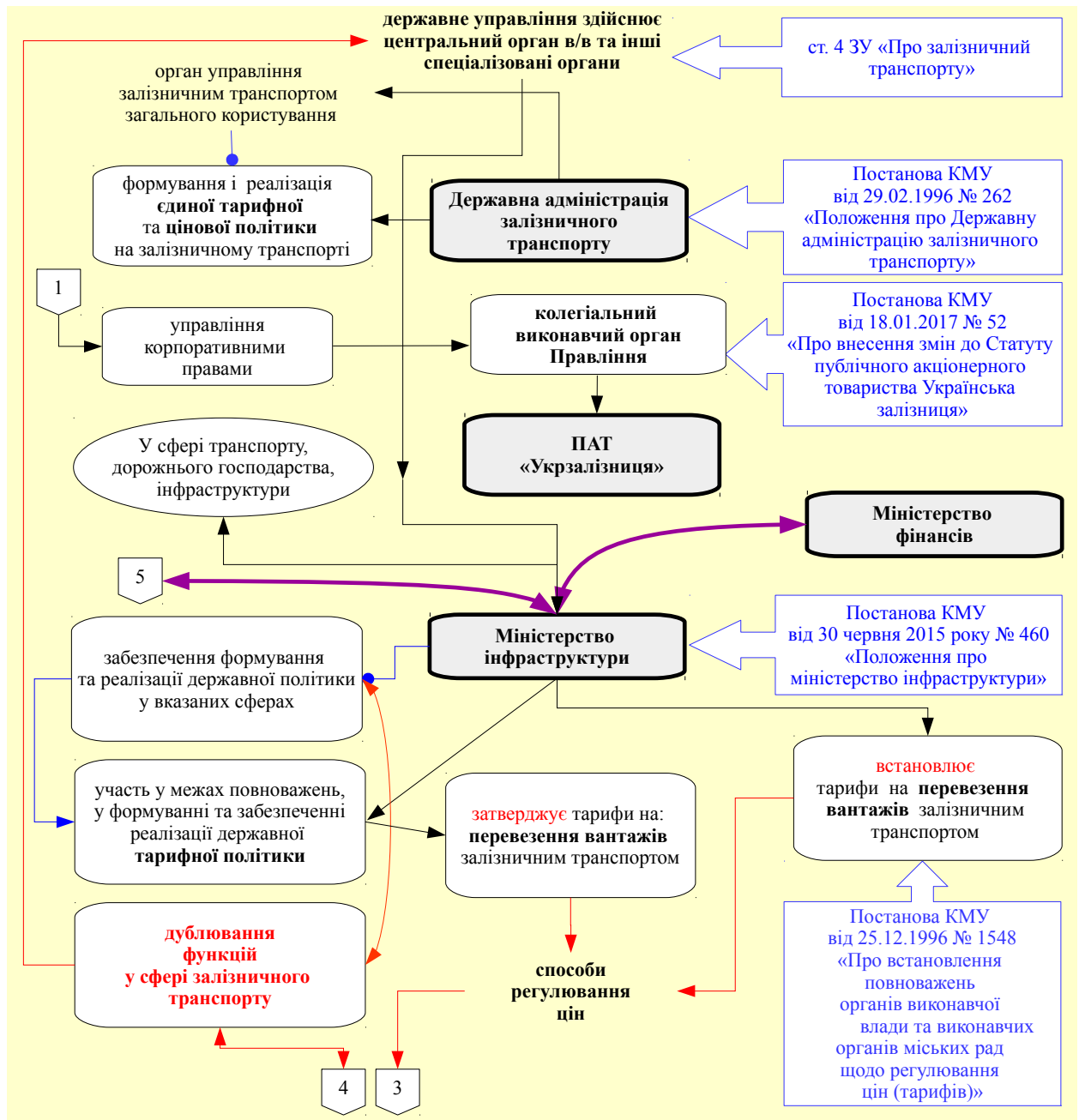


Рис. Г.2.1, аркуш 3



Г.3 Перелік витрат, які не враховуються при регулюванні цін на товари суб'єктів природних монополій на рівні Закону України «Про природні монополії»

Таблиця Г.3.1

Перелік витрат, які не враховуються при регулюванні цін на товари суб'єктів природних монополій на рівні Закону України «Про природні монополії»

Перелік витрат, використання яких не враховано у Законі України «Про природні монополії»	Існуюча редакція Закону України «Про природні монополії», ст. 9, ч. 3	Статус
представницькі витрати	відсутня	не враховано у Законі. На рівні законодавства для суб'єктів господарювання не існує єдиного акту, яким регулювалися питання щодо складу, порядку оформлення представницьких витрат
витрати на організацію відпочинку працівників	відсутня	не враховано у Законі
утримання соціально-культурних та оздоровчих об'єктів	при регулюванні цін (тарифів)...не враховуються: витрати з утримання об'єктів соціально-культурного призначення, крім виняткових випадків	частково враховано у Законі
витрати на утримання непрофільних активів	відсутня	не враховано у Законі
витрати на утримання підсобного господарства	відсутня	не враховано у Законі
витрати на фінансування будівництва житла працівників та об'єктів, що не пов'язані з основною діяльністю суб'єкта природної монополії	відсутня	не враховано у Законі
витрати фінансування відряджень сторонніх осіб	відсутня	не враховано у Законі
витрати фінансування виконання робіт та надання послуг, що можуть вироблятися (реалізовуватися), надаватися філіями або підрозділами суб'єкта природної монополії	відсутня	не враховано у Законі

Джерело: складено автором

Г.4 Приклад застосування непрозорих процедур при застосуванні пільгових тарифів

Таблиця Г.4.1

Вимоги щодо інформації для пільгових тарифів

Фактори, які використовують для розрахунку економічної ефективності	Ознака обов'язковості (так/ні)	Обов'язкова інформація у пропозиції на отримання пільгових тарифів	Ознака обов'язковості (так/ні)
фінансовий результат заявлених (виконаних) обсягів перевезень	так	відправник, станція відправлення, вантажоодержувач, станція призначення (їх найменування)	так
діючі тарифи	так	найменування вантажу	так
розмір знижки	так	розмір знижки	так
пільгові тарифи	так	обсяг перевезень (існуючих)	так
рентабельність (при діючих та пільгових тарифах)	так	завантаження вагона	так
обсяги, динаміка та перспектива перевезень	так	тип вагонів (+їх належність до якого парку)	ні
транспортна складова (в ціні продукції)	так	обсяг перевезень (після встановлення тарифів)	ні
собівартість перевезення	ні	транспортна складова (в тарифі)	ні
інші фактори	так		

Джерело: складено автором на підставі [126]

Таблиця Г.4.2

Приклад непрозорих процедур при використанні пільгових тарифів

Частина акту/ зміст частини	Існуюча редакція акту	Зміст підстав для непрозорості та суперечливості
п. 2.4 Наказу / перелік складових для розрахунку ефективності	«...обсяги перевезень, їх динаміка та перспектива...»	у вказаній тут частині інформація щодо обсягів перевезень є обов'язковою для розрахунку ефективності та прийняття рішення щодо надання знижок, на відміну від диспозитивних позицій (2-ві, п. 3.1 Наказу) інформації, яка подається щодо пільгових тарифів
п. 3.1 Наказу / перелік інформації, що повинна міститися у пропозиції на пільгові тарифи	«...обсяг існуючих перевезень (за наявності); обсяг перевезень, що планується... (за наявності)...»	для інформації щодо обсягів перевезень вказано уточнення «за наявності», що є диспозитивним положенням по відношенню до вказаних обов'язкових факторів при розрахунку ефективності. Отже, не зрозуміло, як при відсутності вказаних позицій розраховуватиметься ефективність (вказана як підстава прийняття рішення щодо встановлення тарифів)
п. 2.5 Наказу/ умови, при яких приймається рішення щодо встановлення тарифів	«...за умови гарантування... обсягів цих перевезень...»	вказане положення може бути кваліфіковано як додатковий бар'єр та умова прояву монопольним зловживанням, оскільки таке положення походить на змушування споживача створювати «гарантовану базу продажу» для природного монополіста, після чого буде застосована «ретроактивна знижка»
Примітка. Аналіз наводиться для Наказу від 31.12.2014 № 791-Ц/Од АТ «Укрзалізниця».		

Джерело: складено автором на підставі [126]

Г.5 Перелік рекомендацій та пропозицій щодо вдосконалення нормативно-правової бази для запровадження лібералізації ціноутворення в потенційно конкурентних секторах діяльності підприємств залізничного транспорту

Таблиця Г.5.1

Перелік рекомендацій та пропозицій щодо вдосконалення нормативно-правової бази для запровадження лібералізації ціноутворення в потенційно конкурентних секторах діяльності підприємств залізничного транспорту

Сутність пропонованих змін	Зміни до яких актів вносяться або форма акту	Суб'єкт реалізації пропонованих змін
Виділення в окрему категорію договору на послуги з доступу до інфраструктури залізничного транспорту	Внесення змін до глави 69 Цивільного кодексу України	ВРУ
Доповнити та розкрити зміст господарської діяльності, яка буде здійснюватися при наданні послуг з доступу до інфраструктури	Внесення змін до глави 32 Господарського кодексу України	ВРУ
Внести та наповнити змістом терміни перевізник; власник (володілець) інфраструктури (причому необхідно здійснити поділ на інфраструктуру загального та незагального користування); послуги з доступу до інфраструктури; оператор інфраструктури; права та обов'язки нових осіб та учасників перевізного процесу, що приймають участь у перевезенні; визначити, що потрібно розуміти під договором надання послуг з доступу до інфраструктури	Внесення змін до Статуту залізниць України, що затверджений Постановою Кабінету Міністрів України від 6 квітня 1998 року № 457	КМУ
Розробити та прийняти порядок доступу і надання послуг по використанню інфраструктури	У формі Правил (або регламенту) нормативно-правовий акт	КМУ, Міністерство інфраструктури України
Затвердити типовий (публічний) договір надання послуг з доступу до інфраструктури	У формі підзаконного акту	КМУ, Міністерство інфраструктури України
Визначити, розкрити зміст складу послуг, що будуть складати послуги «локомотивної тяги».	Зміни у новій редакції Закону України «Про залізничний транспорт»	ВРУ
Розробити та затвердити порядок щодо регулювання надання послуг локомотивної тяги	У формі Правил (або регламенту) нормативно-правовий акт	КМУ, Міністерство інфраструктури України

Сутність пропонуваніх змін	Зміни до яких актів вносяться або форма акту	Суб'єкт реалізації пропонуваніх змін
Розробка та затвердження процедури для перегляду актів, що регулюють діяльність на транспорті та природних монополій, у тому числі застарілих актів	У формі законодавчого акту або нормативно-правового акту	ВРУ, КМУ, Міністерство інфраструктури України, АМКУ, ДРС
Класифікація галузей економіки України разом із визначенням критеріїв віднесення певних видів діяльності до природно монопольної компоненти	Створення окремого законодавчого акту щодо галузей, внесення змін у Закон України «Про природні монополії»	ВРУ разом із Міністерством інфраструктури України
Передбачити обов'язок регуляторів (або органів, що виконують їх функцію) оприлюднювати проекти рішень про зміни тарифів	Внесення змін до Закону України «Про природні монополії» шляхом доповнення частини 3 статті 9 Закону України «Про природні монополії» нормою, яка б враховувала та чітко визначала, що ціни (тарифи) мають бути обґрунтованими, об'єктивними, прозорими, недискримінаційними, а проекти рішень про їх встановлення повинні бути оприлюднені регуляторами або органами, що здійснюють регулювання, не пізніше як за місяць до їх запровадження через розміщення на офіційних сторінках органів у мережі Інтернет	ВРУ
Запровадити розгляд всіх пропозицій від стейкхолдерів зміни тарифів (цін) та повідомлення їх про результати розгляду	Внесення змін до Закону України «Про природні монополії»	ВРУ
У складі Міністерства інфраструктури утворити структурний підрозділ, щоб він вже сьогодні здійснював підготовчу роботу по забезпеченню діяльності регулюючого органу та негайно приступив до відпрацювання нормативної бази і механізмів регулювання	У формі постанови КМУ	КМУ
Передбачити окремих фахівців, які будуть сприяти впровадженню адвокатування конкуренції при лібералізації ціноутворення в потенційно конкурентних секторах діяльності підприємств залізничного транспорту	Акти КМУ, АМКУ, ДРС	КМУ, АМКУ, ДРС

Сутність пропонуваніх змін	Зміни до яких актів вносяться або форма акту	Суб'єкт реалізації пропонуваніх змін
В структурі підприємств залізничного транспорту пропонується виділення окремої структурної одиниці по взаємодії із структурним підрозділом Міністерства інфраструктури для вироблення та донесення проєктів пропозицій щодо лібералізації ціноутворення в потенційно конкурентних секторах діяльності підприємств залізничного транспорту	Пропозиції учасників підприємств залізничного транспорту	Підприємства залізничного транспорту
Доопрацювати редакцію статті 1 проєкту Закону України «Про державне регулювання у сфері транспорту»	Ст. 1 проєкту Закону змінити та прийняти у наступному вигляді «послуги, що надаються суб'єктами природних монополій у сфері транспорту... <i>(перелік послуг)</i> ...та інші послуги, що можуть надаватися вказаними суб'єктами»	ВРУ
Розробка та впровадження правил ділової поведінки або кодексу ділової поведінки для залізничного транспорту	У формі акту підписаного у сфері залізничного транспорту	АМКУ, підприємства залізничного транспорту, галузеві об'єднання
Розвиток інституту роз'яснень та рекомендацій (guidelines) по застосуванню законодавства	У формі актів АМКУ, Міністерства інфраструктури	АМКУ, Міністерство інфраструктури
Розробка та впровадження торговельних політик, різних компласнів, програм звільнення від відповідальності	У формі актів підприємств залізничного транспорту погоджених з АМКУ, а також актів АМКУ	Підприємства залізничного транспорту, АМКУ, професійні об'єднання (союзи, асоціації, агентства, спілки і т.д.)
Регламентація процедур укладення договорів, цінових пропозицій та порядку визначення цін, процедур проведення переговорів з потенційними партнерами, процедур вибору таких партнерів	У формі актів підприємств залізничного транспорту погоджених (при необхідності) з відповідними органами	Підприємства залізничного транспорту при погодженні з АМКУ, Міністерство інфраструктури України разом з Міністерством юстиції України
Моніторинг ефективності виконання існуючих програмних документів. Створення Ради з підвищення результативності діяльності	У формі законодавчого акту шляхом розробки і прийняття закону щодо результатів діяльності при державному управлінні	ВРУ, Міністерство інфраструктури України та ін.

Сутність пропонуванних змін	Зміни до яких актів вносяться або форма акту	Суб'єкт реалізації пропонуванних змін
Реалізація примату основного конкурентного Закону (у відповідності до вимог Угоди про асоціацію)	Внесення змін до законів «Про захист економічної конкуренції», «Про захист від недобросовісної конкуренції», «Про природні монополії» та інших нормативно-правових актів, що стосуються конкуренції	ВРУ
Розробка та затвердження Конкурентного кодексу України	Розкриття дефініції поняття «адвокатування конкуренції», «діяльність з адвокатування конкуренції». Деталізувати окремими розділами, статтями та положеннями норми, які будуть відповідати за адвокатування конкуренції, завдання та обов'язки Антимонопольного комітету України у цьому напрямку, порядок та форма звітності щодо кроків по адвокатуванню конкуренції, затвердити правила та принципи, на яких повинен базуватись напрямок адвокатування конкуренції	ВРУ
Розробити та затвердити Порядок (методику, механізм) щодо застосування окремих методів регулювання тарифів на залізничні перевезення та супутні послуги та роботи	У формі нормативно-правового акту	КМУ, Національна комісія з регулювання транспорту (у разі створення) разом з АМКУ та Міністерством інфраструктури України
Розробити та затвердити застосування сценаріїв доплетення врахування недоліків, що можуть трапитися при перевезеннях, та врахування ситуацій, що погіршують економічне становище споживачів	У формі окремого порядку або методики	Галузевий регулятор
Розробити та затвердити механізм виключення зі складу витрат, безпосередньо не пов'язаних з наданням послуг та передбачити, що включення таких витрат повинно дозволятися лише у випадках за рішенням уповноваженого органу тощо	Ст. 1 проекту Закону змінити та прийняти у наступному вигляді «послуги, що надаються суб'єктами природних монополій у сфері транспорту... <i>(перелік послуг)</i> ...та інші послуги, що можуть надаватися вказаними суб'єктами»	ВРУ
Розробити та затвердити нормативно-правовий акт, що буде враховувати склад витрат та містити перелік	У формі окремого порядку або методики	Галузевий регулятор

Сутність пропонуванних змін	Зміни до яких актів вносяться або форма акту	Суб'єкт реалізації пропонуванних змін
витрат, які безпосередньо не пов'язані з наданням послуг суб'єкта природної монополії і не можуть бути віднесені до собівартості послуг		
Розробити та затвердити акт відповідно до якого природний монополіст повинен надавати регулятору інформацію про фактичні витрати, доходи та прибутки за попередній та поточний рік, про планові витрати, доходи та прибутки на поточний та наступний роки до моменту впровадження стимулюючого регулювання, а також по кожному року періоду регулювання, окремо по кожному виду діяльності, з розділенням на види діяльності, що регулюються, та види діяльності, що не регулюються.	У формі спеціальних форм звітності	Галузевий регулятор
Передбачити у законодавстві прямі норми при регулюванні про заборону включення у вартість послуг, що мають певний характер, а також можливості розпоряджання прибутком (доходами)	У формі законодавчого акту передбачити прийняття норми наступного змісту «природному монополісту забороняється включення у вартість послуг (робіт) таких послуг (робіт), що мають ознаки фіктивних, фактично невиконаних або виконаних не в повному обсязі». А також норми такого змісту «не допускається використання не в повному обсязі або не за призначенням доходів, які виручені за рахунок собівартості послуг (робіт) та частини прибутку (в частині інвестиційної складової). А також, недопущення завищення або заниження витрат при формуванні собівартості послуг (робіт)»	ВРУ, галузевий регулятор
Розробити та впровадити окремий порядок надання знижок та пільг при виконанні перевезень вантажів	У формі окремого порядку або окремого розділу методики, що стосується формування цін та тарифів на перевезення вантажів	КМУ, галузевий регулятор, підприємства залізничного транспорту, АМКУ, професійні об'єднання (союзи, асоціації, агентства, спілки і т.д.), Міністерство інфраструктури України

Продовження табл. Г.5.1

Сутність пропонованих змін	Зміни до яких актів вносяться або форма акту	Суб'єкт реалізації пропонованих змін
Запровадження стимулюючих методів регулювання, тарифного меню, сезонних тарифів, динамічних тарифів	У формі окремих методик та порядків	КМУ, галузевий регулятор, підприємства залізничного транспорту, АМКУ, професійні об'єднання (союзи, асоціації, агентства, спілки і т.д.), Міністерство інфраструктури України

Джерело: розроблено автором

Обсяги перевезення вантажів залізничним транспортом України

Таблиця Д.1

Обсяги перевезення вантажів залізничним транспортом України за 2012-2016 рр., т

Вид сполучення (вагонний парк), тон	Період				
	2012	2013	2014	2015	2016
імпорт*	35 032 025	34 887 917	32 485 336	36 141 000	37 678 200
імпорт, %	8,5	8,6	9,1	11,1	11,6
експорт	140 722 688	145 373 032	141 224 240	127 645 272	114 356 216
експорт, %	34,1	35,7	39,8	39,3	35,2
внутрішній (інвентарний)	32 038 405	21 826 754	12 090 824	13 896 523	13 630 028
внутрішній (інвентарний), %	7,8	5,4	3,4	4,3	4,2
внутрішній (власний інших)	86 137 758	86 967 822	78 658 403	80 306 477	94 798 570
внутрішній (власний інших), %	20,9	21,3	22,1	24,7	29,2
внутрішній (власний УЗ)	118 723 319	118 408 832	90 674 821	66 485 404	64 343 851
внутрішній (власний УЗ), %	28,8	29,1	25,5	20,5	19,8
Всього	412 654 195	407 464 357	355 133 624	324 474 676	324 806 865
Всього, %	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0

* При розгляді об'ємів вантажів, що перевозяться різними типами вагонного парку не бралися до уваги вагони, що експлуатуються на шляхах України, але належать юридичним особам, які зареєстровані за межами території України. Крім того, слід враховувати, що власний вагонний парк та інвентарний вагонний парк розуміється відповідно до визначення, яке міститься у Правилах експлуатації власних вантажних вагонів (Наказ Міністерства інфраструктури України від 29.01.2015 р. № 17) [158] («власні вантажні вагони», «вагони інвентарного парку» відповідно до тексту Правил).

Джерело: складено автором за даними Департаменту комерційної роботи АТ «Укрзалізниця»

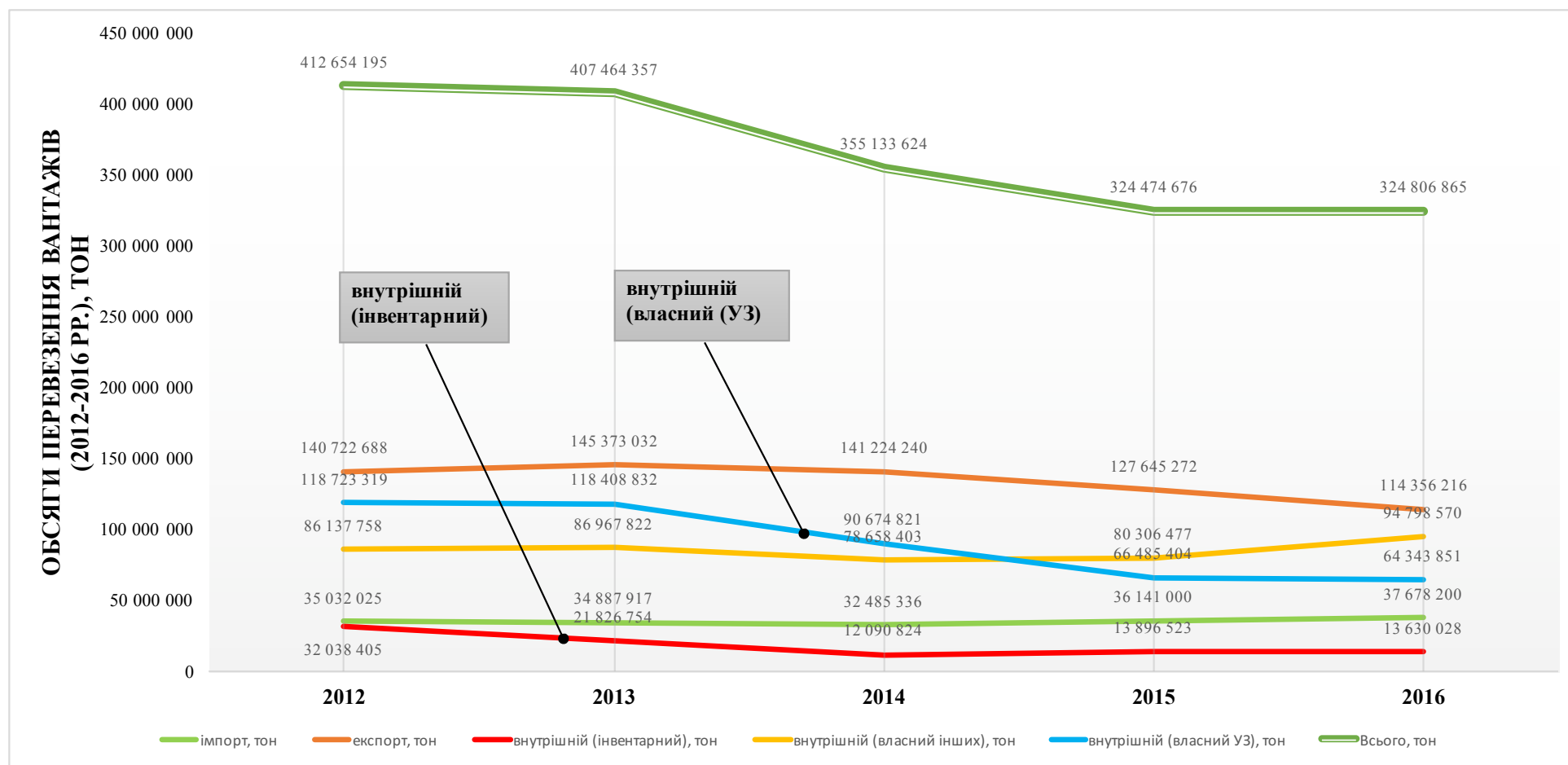


Рис. Д.1. Обсяги перевезення вантажів залізничним транспортом України за 2012-2016 рр.

Джерело: складено автором за даними Департаменту комерційної роботи АТ «Укрзалізниця»

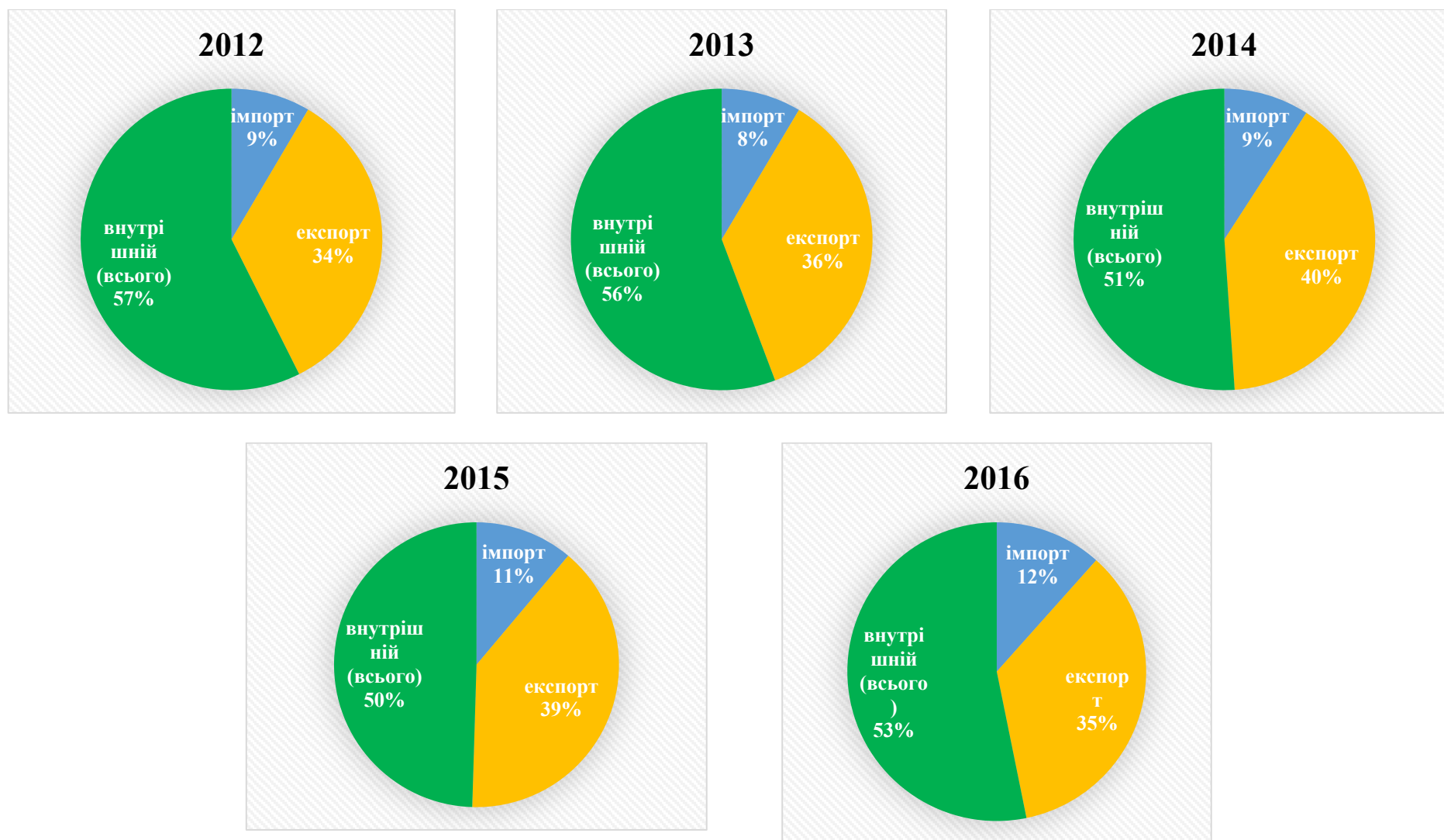


Рис. Д.2. Структура перевезення вантажів залізничним транспортом України за 2012-2016 рр.

Джерело: складено автором за даними Департаменту комерційної роботи АТ «Укрзалізниця»

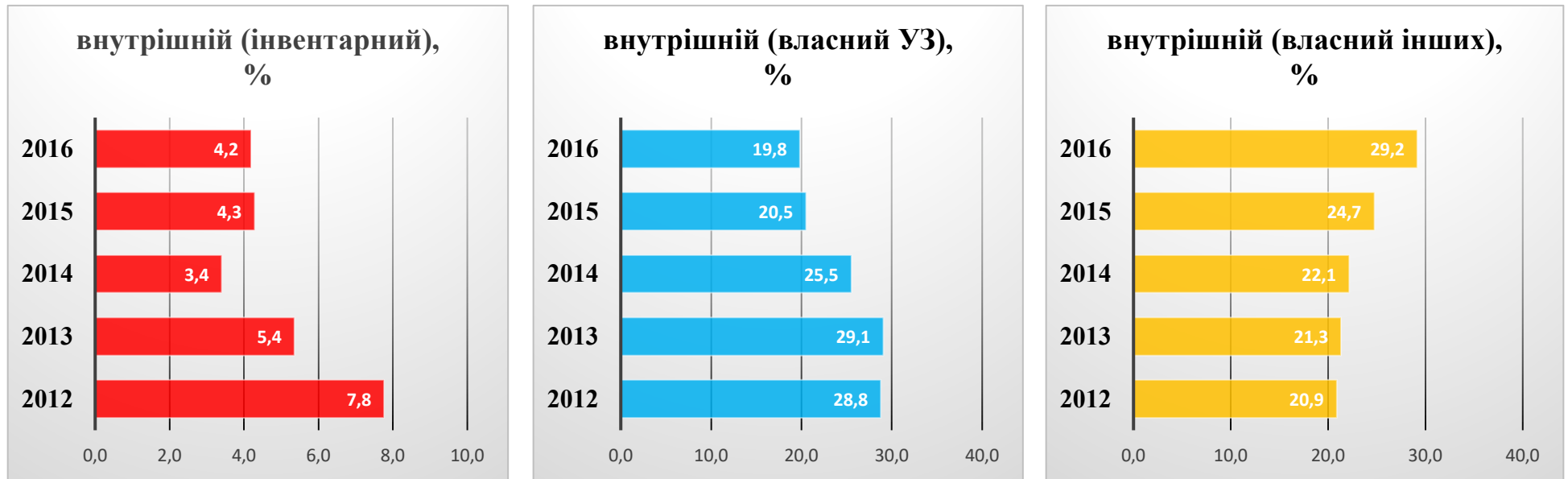


Рис. Д.3. Структура перевезення вантажів у внутрішньому сполученні за видами вагонного парку залізничним транспортом України за 2012-2016 рр.

Джерело: складено автором за даними Департаменту комерційної роботи АТ «Укрзалізниця»

Визначення доцільності лібералізації ціноутворення при впровадженні РАВ-регулювання

Е.1 Детальний опис сценаріїв

Сценарій 1. Поточний

Даний сценарій передбачає поточний шлях розвитку залізничного транспорту та природного монополіста на залізничному транспорті протягом наступних 5 років. Буде зберігатися існуюча логіка при здійсненні інституційних перетворень. Інституційній сфері будуть притаманні формальні перетворення у залізничній галузі, так зокрема, відбуватиметься порушення строків реалізації Транспортної стратегії¹, порушення строків програми реформування залізничного транспорту², порушення етапів стратегічного плану розвитку залізничного транспорту³. Для нівелювання виконання програмних документів прийматимуться нові програмні документи, що лише підвищать невизначеність, збільшать протиріччя та розширять коло колізійних норм на залізничному транспорті.

Будуть продовжуватися формальні зміни у структурі корпоративного управління природного монополіста, за яких здійснюються переформатування підрозділів компанії у інші структурні одиниці, при цьому якісних змін у структурі корпоративного управління не відбувається. При управлінні підприємством будуть застосовуватися підходи та методи, що застосовувалися раніше. Характер управління має риси радянської системи з притаманними цій системі бюрократичними особливостями. Управлінська ланка буде продовжувати своє функціонування на старих принципах, при яких, за будь-який результат діяльності відсутня відповідальність. Особливості старої системи керівництва будуть визначати постійне існування ефекту «пляшкового горлечка» (bottleneck), внаслідок чого на певних ділянках залізниці буде постійно виникати дефіцит пропускних спроможностей. Про недостатню ефективність управлінської структури можна говорити порівнюючи відносний показник кількості співробітників залізничних підприємств на 1 км залізничного шляху, так для США, Німеччини, Франції та України він відповідно складає 1,02, 8,85, 4,96 та 15,75⁴ чол/км відповідно.

В сфері регулювання діяльності природного монополіста будуть застосовуватися раніше діючі нормативно-правові акти. Зокрема, регулювання діяльності продовжується відповідно до Закону України «Про природні монополії», регулюється діяльність у сфері інфраструктури та суміжних ринків. Може бути створений окремий регулятор, але його функції та повноваження будуть мати декларативний характер. Для діяльності регулятора буде характерним ефект захоплення регулятора. Буде прийнята нова редакція Закону України «Про залізничний транспорт», якою передбачено введення нових понять для залізничного транспорту – «перевізник», а також «власник інфраструктури загального користування». При цьому бар'єри для доступу щодо користування інфраструктурою загального користування будуть залишатися такими ж як і раніше. Фактично буде існувати у відповідності до сьогодення єдиний перевізник у особі АТ «Укрзалізниця».

¹ «Про схвалення Національної транспортної стратегії України на період до 2030 року» затверджена розпорядження КМУ від 30.05.2018 р. № 430-р.

² «Державна цільова програма реформування залізничного транспорту України на 2010-2019 роки» затверджена постановою КМУ від 16.12.2009 р. № 1390.

³ «Стратегічний план розвитку залізничного транспорту на період до 2020 року» затверджено Наказом Міністерства інфраструктури України № 547 від 21.12.2015 р.

⁴ Відносний показник наведено на основі даних Міжнародного союзу залізниць, Американської спілки залізниць, Світового банку та компанії RailServe.com за 2014 рік.

Зовнішні фактори в економіці України будуть призводити до поступового падіння вантажообігу на залізниці. Крім того, будуть зберігатися існуючі тенденції щорічного падіння вантажообігу, що викликані внутрішніми факторами, такими як падіння індексу промислового виробництва (в середньому за попередній період 10 років темп приросту складав $-1,5\%$ ¹) та ін. Невизначеність правил гри на ринку перевезень та незадовільна, непрозора політика щодо тарифів на перевезення, непрозорі правила розподілу рухомого складу між вантажовласниками будуть маркером, за яким учасники ринку перевезення вантажів будуть всіляко використовувати альтернативи для перевезення вантажів у тих напрямках, де це можливо, переводячи вантажі на автомобільний та водний транспорт України.

Падіння вантажообігу на залізничному транспорті буде призводити до падіння доходів, оскільки тарифи є головним джерелом формування доходної частини АТ «Укрзалізниця». Внаслідок постійного падіння доходів, підприємство змушене буде продовжувати політику постійного зростання тарифів.

Залежно від співвідношення темпів зростання доходів і витрат буде змінюватися прибутковість вантажних перевезень. Темп зростання витрат може домінувати над темпом зростання доходів. На загальний дохід буде справляти вплив збиток від пасажирських перевезень, що за даними за попередній період має зростаючий тренд, так за період 2010 по 2018 рік збиток збільшувався від $-5656,6$ млн грн за 2010 рік до $-12352,67$ млн грн у 2018 році.

Стан основних засобів підприємства, знос яких за попередні роки складає більше 90% потребуватиме постійного покращення (станом на кінець 2014 р 72,6% тепловозів та 66,4% вантажних вагонів із загальної кількості належать за роком випуску до категорії 26-40 років, а також 53% електровозів, 100% паровозів та 55,9% пасажирських вагонів із загальної кількості належать за роком випуску до категорії більше 40 років*). Для фінансування капітальних вкладень та простого відтворення підприємство потребуватиме додаткових коштів, оскільки власних джерел не достатньо для фінансування у повному запланованому обсязі капітальних вкладень, тому потрібно продовжувати залучати зовнішнє фінансування. У якості джерел фінансування будуть виступати традиційні засоби: кредитування фінансових установ, лізингові кошти, випуск єврооблігацій. Великий ступінь невизначеності ринку та низький рейтинг кредитоспроможності підприємства дозволить отримувати кошти на загальних підставах з погашенням у короткостроковий період. Додаткові можливості та джерела залучення коштів будуть недоступні підприємству. Для витрат буде притаманний тренд на поступове збільшення, а також ефект роздуття витрат (Аверча-Джонсона).

Результатом такого становища стане постійно зростаюче старіння основних засобів підприємства, а також їх вибуття. Недостатність коштів на оновлення не дозволить виконувати закупівлю нового рухомого складу та змусить обмежувати вибір категорії основних засобів для поточної закупівлі. Це негативно позначиться на здатності галузі виконувати перевезення вантажів, що буде додатковим дестимулюючим чинником зниження доходів за рахунок вантажних перевезень і в подальшому, а також знижуватиме існуючий попит на перевезення залізничним транспортом. Стан рухомого складу також впливатиме на можливість використання сучасних технологічних рішень при перевезенні вантажів, впровадження інструментів оперативного відслідковування руху вантажу на всьому шляху його слідування, тобто загалом можливості щодо покращення сервісу надання послуг на залізничному транспорті будуть обмежені, що також негативно впливатиме на попит послуг з перевезення вантажів.

¹ На підставі даних Державної служби статистики України.

Сценарій 2. Еволюційний

Даний сценарій передбачає еволюційний шлях розвитку залізничного транспорту та природного монополіста на залізничному транспорті протягом наступних 5 років. Буде зберігатися існуюча логіка при здійсненні інституційних перетворень. Інституційному середовищу будуть притаманні як формальні, так і фактичні перетворення у залізничній галузі, зокрема, частково будуть дотримуватись строків реалізації Транспортної стратегії¹, програми реформування залізничного транспорту², дотримуватись етапів стратегічного плану розвитку залізничного транспорту³. В той же час, прийняті новації будуть не дієвими та дозволятимуть ключовому гравцю ринку перевезень діяти на старих засадах. Буде існувати досить висока невизначеність, протиріччя та достатньо значне коло колізійних норм на залізничному транспорті.

Зміни у структурі корпоративного управління природного монополіста будуть носити суперечливий характер. При управлінні підприємством будуть застосовуватися старі підходи та методи корпоративного управління. Характер управління буде мати сучасні західні риси, але при цьому управління буде відбуватися у непрозорий спосіб. Управлінська ланка буде декларувати використання у своїй діяльності нових принципів, в той же час, незрозумілим буде залишатися міра відповідальності за результат діяльності, буде існувати невизначеність критеріїв відповідальності, часто ручний принцип прийняття ключових рішень. Будуть продовжувати існувати ситуації із минулого, при яких на певних ділянках залізниці існує постійний дефіцит пропускних спроможностей. В структурі компанії будуть виділені у окремі структурні одиниці різні види діяльності, але характер таких перетворень буде носити не системний характер. На ключових організаційних посадах будуть залишатися ті ж самі керівники, що і були багато років назад. Застосування сучасних автоматизованих систем при управлінні буде носити точковий характер, що загалом не буде дозволяти ефективно здійснювати управління на залізниці. Дотримання публічності та прозорості буде нівельовано.

В сфері регулювання діяльності природного монополіста будуть застосовуватися старі та частково нові нормативно-правові акти. Сфери регулювання будуть змінені, з виділенням потенційно конкурентних секторів діяльності. Але зміни залишаться на рівні закону і не будуть впроваджені на рівні розробки детальних НПА, що фактично унеможливить використання впроваджуваних змін. Для прав власності ключових потужностей буде характерне розмиття прав в нових умовах та відсутня специфікація та захист. Може бути створений окремий регулятор, що буде наділений функцією щодо регулювання діяльності природного монополіста на залізничному транспорті, проте в діяльності регулятора буде наявний ефект «захоплення регулятора». Декларативний характер повноважень у сфері регулювання діяльності природного монополіста (див. 3.2) буде залишатися. Буде прийнята нова редакція Закону України «Про залізничний транспорт», якою передбачено введення нових понять та механізмів у сфері діяльності залізничного транспорту, а саме «перевізник», «власник інфраструктури загального користування» та ін. За результатами впровадження фактично на залізниці буде залишатися один перевізник. Бар'єри для доступу третіх сторін до послуг перевезення вантажів будуть зберігатися.

Зовнішні фактори в економіці України будуть сприяти поступовому покращенню динаміки вантажообігу на залізниці. Існуючі тенденції щорічного падіння вантажообігу будуть змінені внаслідок зростання економіки України в цілому. Зростання економіки буде сприяти зростанню індексу промислового виробництва та збільшенню об'єму вантажів для перевезеннями залізничними шляхами. Визначеність правил гри на ринку перевезень буде носити монопольний характер, що разом із непрозорою політикою щодо тарифів на перевезення, непрозорим розподілом рухомого складу між вантажовласниками буде маркером, за яким учасники ринку перевезення вантажів будуть переводити свої вантажі на інші види транспорту із залізниці, при цьому все більше

¹ «Про схвалення Національної транспортної стратегії України на період до 2030 року» затверджена розпорядження КМУ від 30.05.2018 р. № 430-р.

² «Державна цільова програма реформування залізничного транспорту України на 2010-2019 роки» затверджена постановою КМУ від 16.12.2009 р. № 1390.

³ «Стратегічний план розвитку залізничного транспорту на період до 2020 року» затверджено Наказом Міністерства інфраструктури України № 547 від 21.12.2015 р.

стейкхолдерів перевезень будуть розширювати власні парки рухомого складу. Розширення парку рухомого складу, що знаходиться у власності приватних осіб, буде сприяти зростанню попиту на послуги перевезення. Для залучення додаткових потоків вантажів на власну мережу природний монополіст буде здійснювати спроби використовувати ринкову владу для витіснення інших гравців на ринку надання в користування рухомого складу та організації перевезень вантажів. При цьому конкурувати за втрачені за минулі роки вантажопотоки навряд чи буде можливим у даних умовах.

Збільшення вантажообігу на залізничному транспорті буде призводити до збільшення доходів. Крім того збільшення дохідної частини головного гравця при здійсненні перевезень вантажів буде відбуватися за рахунок збільшення тарифів. Ефект «захоплення регулятора» буде сприяти впровадженню таких рішень. Не виключається можливість створення як противаги нового мережевого гравця у вигляді групового суб'єкту господарювання (асоціації, концерну, корпорації та ін.), що буде здійснювати лобювання інтересів користувачів послуг перевезення вантажів на різних ланках прийняття владних повноважень та ринку загалом. Впровадження у діяльність природного монополіста нових методів регулювання може бути здійснено у формальний спосіб. Структура галузі буде залишатися незмінною у порівнянні із попереднім періодом, причому можуть проявлятися випадкові прояви ринкової влади у вигляді виділення окремих структурних одиниць з наділенням їх неприбутковими їм функціями. Наприклад, створення Агентства залізничного транспорту, яке буде мати монополні права на розробку політик у сфері залізничного транспорту та ін.

Залежно від співвідношення темпів зростання доходів і витрат буде змінюватися прибутковість вантажних перевезень. Темп зростання доходів та прибутків навряд буде домінувати над темпом зростання витрат. Буде наявний ефект Аверча-Джонсона. Крім того, може бути наявним в діяльності монополіста і ефект «роздуття потужностей». На загальний дохід буде справляти вплив фінансовий результат від пасажирських перевезень. Для соціального сегменту перевезень буде так само як і раніше застосовуватися перехресне субсидування. Характер субсидування може бути змінений. При цьому впровадження запропонованого автором механізму покриття недоотриманих доходів за практикою ЄС [212] буде мати низьку вірогідність. Деякі неосновні види діяльності можуть бути виділені та перетворені у приватні товариства, без достатньої компенсації державі.

Стан основних засобів підприємства, знос яких за попередні роки складає більше 90% потребуватиме постійного покращення. Для фінансування капітальних вкладень підприємство потребуватиме додаткових коштів, оскільки власних джерел може бути не достатньо для фінансування у повному запланованому обсязі капітальних вкладень, тому потрібно буде продовжувати залучати зовнішнє фінансування. У якості джерел фінансування будуть виступати традиційні засоби: кредитування фінансових установ, лізингові кошти, випуск єврооблігацій та ін. Нетрадиційні засоби фінансування, зокрема, запропонований автором ТІФ-механізм [217] та інші навряд чи будуть впроваджуватись, знову ж таки враховуючи наявні ефекти. Ступінь невизначеності ринку буде поступово зменшуватися, а рейтинг кредитоспроможності підприємства підвищуватися, але цього буде недостатньо для отримання коштів на особливих умовах. Додаткові можливості та джерела залучення коштів із зовнішніх джерел будуть носити обмежений характер.

Отримана спадщина від попереднього періоду діяльності компанії у вигляді зношених активів буде поступово покращена. Для надання послуг перевезення на сучасному рівні буде відбуватися закупівля нових основних засобів, але переважно дотримуючись принципу «латання дір» (quick fix). Кількість та темпи закупаваних засобів дозволять оновлювати поступово вагонний парк. Це позитивно позначиться на здатності галузі виконувати перевезення вантажів, в той же час недостатність в повному обсязі коштів не дозволить кардинально змінити ситуацію з підвищенням попиту на перевезення вантажів. Недостатність коштів впливатиме на впровадження сучасних інструментів оперативного відслідковування руху вантажу на всьому шляху його слідування. В той же час приватні власники рухомого складу будуть мати привілеї, оскільки зможуть шляхом розширення якості сервісу послуг покроково відбирати прибуткові напрямки перевезення вантажів, при тому що перевізником з повним контролем інфраструктури загального користування буде залишатися природний монополіст, тому ця особливість буде впливати негативно на дохідну частину наповнення бюджету монополіста.

Сценарій 3. Песимістичний

Даний сценарій передбачає песимістичний шлях розвитку залізничного транспорту та природного монополіста на залізничному транспорті протягом наступних 5 років. Буде зберігатися існуюча логіка при здійсненні інституційних перетворень. Інституційному середовищу будуть притаманні як фактичні перетворення у залізничній галузі, зокрема, будуть дотримуватись строків реалізації Транспортної стратегії¹, програми реформування залізничного транспорту², дотримуватись етапів стратегічного плану розвитку залізничного транспорту³. В той же час, прийняті новації будуть додатково розширені за рахунок інших НПА та дозволятимуть обмежувати роль ключового гравця на ринку перевезень. Буде існувати досить висока невизначеність, протиріччя та достатньо значне коло колізійних норм на залізничному транспорті, оскільки кількість прийнятих НПА буде значно перевищувати необхідність та порушувати принцип субсидіарності.

Зміни у структурі корпоративного управління природного монополіста будуть носити суперечливий характер. При управлінні підприємством будуть застосовуватися старі підходи та методи корпоративного управління. Характер управління буде мати західні риси, при цьому управління буде відбуватися у непрозорий спосіб. Управлінська ланка буде декларувати використання у своїй діяльності нових принципів, в той же час, незрозумілим буде залишатися міра відповідальності за результат діяльності, буде існувати невизначеність критеріїв відповідальності, часто ручний принцип прийняття ключових рішень у одній області управління буде перетинатися з одночасною значною бюрократичністю у іншій. Будуть продовжувати існувати ситуації із минулого, при яких на певних ділянках залізниці існує постійний дефіцит пропускних спроможностей. В структурі компанії будуть виділені у окремі структурні одиниці різні види діяльності, але характер таких перетворень буде носити не системний характер. На ключових організаційних посадах будуть залишатися ті ж самі керівники, що і були багато років назад, в той же час будуть запрошені нові керівники, але при цьому рівень їх компетенцій буде не достатній для вирішення поточних проблем компанії. Застосування сучасних автоматизованих систем при управлінні буде носити точковий характер, що загалом не буде дозволяти ефективно здійснювати управління на залізниці. Публічності та прозорості у одних сферах управління буде контрастувати з бюрократизацією у інших, що лише буде сповільнювати вирішення поточних питань у компанії.

В сфері регулювання діяльності природного монополіста будуть застосовуватися старі та нові нормативно-правові акти. Сфери регулювання будуть змінені за новими актами, з виділенням потенційно конкурентних секторів діяльності, але чинними будуть залишатися і старі регуляторні акти. Зміни на рівні закону будуть одночасно існувати із діючими старими підзаконними актами. Розроблені НПА будуть конфліктувати із старими актами, що фактично буде вносити розмиття прав власності при регулювання діяльності на залізничному транспорті. Для прав власності ключових потужностей буде характерне розмиття прав в нових умовах та відсутня специфікація та захист нових учасників. Може бути створений окремий регулятор, що буде наділений функцією щодо регулювання діяльності природного монополіста на залізничному транспорті, проте в діяльності регулятора буде наявний ефект «захоплення регулятора». Декларативний характер повноважень у сфері регулювання діяльності природного монополіста (див. 3.2) буде залишатися. Буде прийнята нова редакція Закону України «Про залізничний транспорт», якою передбачено введення нових понять та механізмів у сфері діяльності залізничного транспорту, а саме «перевізник», «власник інфраструктури загального користування» та ін. За результатами впроваджуваних змін на інфраструктурі загального користування буде існувати можливість доступу третьої сторони.

Зовнішні фактори в економіці України будуть спрямовані на поступове падіння динаміки вантажообігу на залізниці. Існуючі тенденції щорічного падіння вантажообігу будуть зберігатися і

¹ «Про схвалення Національної транспортної стратегії України на період до 2030 року» затверджена розпорядження КМУ від 30.05.2018 р. № 430-р.

² «Державна цільова програма реформування залізничного транспорту України на 2010-2019 роки» затверджена постановою КМУ від 16.12.2009 р. № 1390.

³ «Стратегічний план розвитку залізничного транспорту на період до 2020 року» затверджено Наказом Міністерства інфраструктури України № 547 від 21.12.2015 р.

внаслідок внутрішнього стану економіки України в цілому. Падіння економіки буде сприяти зниженню індексу промислового виробництва та зниженню об'ємів вантажів для перевезеннями залізничними шляхами. Визначеність правил гри під час перевезень буде носити невизначений характер, що разом із незрозумілою політикою щодо тарифів на перевезення, непрозорим розподілом рухомого складу між вантажовласниками буде маркером, за яким учасники ринку перевезення вантажів будуть переводити свої вантажі на інші види транспорту із залізниці, при цьому все більше стейкхолдерів перевезень будуть розширювати власні парки рухомого складу. Розширення парку рухомого складу, що знаходиться у власності приватних осіб, буде сприяти зростанню попиту на послуги перевезення. Вантажовласники будуть все більше використовувати у своїй діяльності послуги зовнішніх (приватних) власників рухомого складу. Для залучення додаткових потоків вантажів на власну мережу природний монополіст буде здійснювати спроби використовувати ринкову владу для витіснення інших гравців на ринку надання в користування рухомого складу та організації перевезень вантажів, але ці спроби будуть невдалими, оскільки новоприйняті акти у сфері залізничного транспорту дозволять елімінувати ці спроби. При цьому конкурувати за втрачені за минулі роки вантажопотоки навряд чи буде можливим у даних умовах.

Зменшення вантажообігу на залізничному транспорті буде призводити до зменшення доходів. Для отримання втрачених вантажопотоків на власну мережу монополіст буде застосовувати різні методи, в тому числі спроби знижувати тарифи, але ці спроби будуть невдалими. Відсутність чіткого напрямку тарифної політики та різноманіття стратегічних планів в діяльності природного монополіста буде підставою для впровадження нових методів регулювання у формальний спосіб. Формальне впровадження методів регулювання ціноутворення при збереженні раніше існуючих ефектів роздуття витрат та потужностей, буде ще більше сприяти падінню доходної частини компанії.

Залежно від співвідношення темпів зростання доходів і витрат буде змінюватися прибутковість вантажних перевезень. Темп зростання доходів та прибутків навряд буде домінувати над темпом зростання витрат. На загальний дохід буде справляти вплив фінансовий результат від пасажирських перевезень. Для соціального сегменту перевезень буде так само як і раніше застосовуватися перехресне субсидування. Характер субсидування може бути змінений. Деякі неосновні види діяльності можуть бути виділені та перетворені у приватні товариства, без достатньої компенсації державі.

Стан основних засобів підприємства, знос яких за попередні роки складає більше 90% потребуватиме постійного покращення. Для фінансування капітальних вкладень підприємство потребуватиме додаткових коштів, оскільки власних джерел може бути не достатньо для фінансування у повному запланованому обсязі капітальних вкладень, тому потрібно буде продовжувати залучати зовнішнє фінансування. У якості джерел фінансування будуть виступати традиційні засоби: кредитування фінансових установ, лізингові кошти, випуск єврооблігацій та ін. Нетрадиційні засоби фінансування, зокрема, запропонований автором TIF-механізм [217], навряд чи будуть впроваджуватись, знову ж таки враховуючи наявні ефекти. Ступінь невизначеності ринку буде поступово зменшуватись, формально здійсненні перетворення у галузі дозволять розширити джерела фінансування, але їх використання буде неефективним, знову ж таки внаслідок ефекту роздуття витрат.

Отримана спадщина від попереднього періоду діяльності компанії у вигляді зношених активів може бути частково покращена. Для надання послуг перевезення на сучасному рівні буде відбуватися закупівля нових основних засобів, але переважно вибірково, закуповуючи засоби під гострі потреби. Кількість та темпи закуповуваних засобів дозволять оновлювати частково вагонний парк. Це суттєво не вплине на здатність галузі виконувати перевезення вантажів, в той же час недостатність в повному обсязі коштів не дозволить кардинально змінити ситуацію з підвищенням попиту на перевезення вантажів. Недостатність коштів впливатиме на впровадження сучасних інструментів оперативного відслідковування руху вантажу на всьому шляху його слідування. В той же час приватні власники рухомого складу будуть мати привілеї, оскільки зможуть шляхом розширення якості сервісу послуг поступово відбирати прибуткові напрямки перевезення вантажів, при тому що перевізником з повним контролем інфраструктури загального користування буде

залишатися природний монополіст, тому ця особливість буде впливати негативно на дохідну частину наповнення бюджету монополіста.

Сценарій 4. Відродження

Даний сценарій передбачає революційний шлях розвитку залізничного транспорту та природного монополіста на залізничному транспорті протягом наступних 5 років. Буде зберігатися існуюча логіка при здійсненні інституційних перетворень. Інституційній сфері будуть притаманні фактичні перетворення у залізничній галузі, зокрема, відбуватиметься дотримання строків реалізації Транспортної стратегії¹, програми реформування залізничного транспорту², етапів стратегічного плану розвитку залізничного транспорту³. Для виконання програмних документів прийматимуться нові закони та підзаконні НПА, що зменшать невизначеність, протиріччя та зменшать коло колізійних норм на залізничному транспорті.

Зміни у структурі корпоративного управління природного монополіста будуть носити якісний характер. При управлінні підприємством будуть застосовуватися нові підходи та методи корпоративного управління. Характер управління буде мати сучасні західні риси з елементами прозорого управління діяльністю. Управлінська ланка буде функціонувати на нових принципах, при яких, за будь-який результат діяльності будуть існувати чітко визначені критерії відповідальності (див. 3.2). Особливості нової системи керівництва будуть визначати якісні зміни у функціонуванні залізничних підприємств. Будуть виключені ситуації із минулого, при яких на певних ділянках залізниці раніше існував постійний дефіцит пропускних спроможностей. В структурі компанії будуть виділені у окремі товариства різні види перевезень, управління інфраструктурними об'єктами, диспетчеризація та рух колями, управління майном та земельними ресурсами, вокзалами та ін. Буде впроваджено окремо детальний управлінський облік прибутків, доходів та витрат на принципах прозорості і публічності.

В сфері регулювання діяльності природного монополіста будуть застосовуватися нові нормативно-правові акти. Зокрема, регулювання діяльності на виконання економічної компоненти щодо асоціації з ЄС буде здійснюватися у межах одного конкурентного акту. Сфери регулювання будуть змінені, з виділенням потенційно конкурентних секторів діяльності. Буде виділена ключова потужність на залізничному транспорті, крім того для послуг, що будуть надаватися з використанням ключової потужності буде здійснена специфікації та захист прав власності. Може бути створений окремий регулятор, що буде наділений повною функцією щодо регулювання діяльності природного монополіста на залізничному транспорті. Декларативний характер повноважень у сфері регулювання діяльності природного монополіста (див. 3.2) буде ліквідовано. Буде прийнята нова редакція Закону України «Про залізничний транспорт», якою передбачено введення нових понять та механізмів у сфері діяльності залізничного транспорту, а саме «перевізник», «власник інфраструктури загального користування» та ін. За результатами впровадження буде прийнято підзаконні акти, що будуть впроваджувати конкретний механізм покриття збитків від соціального сегменту пасажирських перевезень. Буде здійснена розробка та впровадження підзаконних НПА щодо доступу та використання інфраструктури залізничного транспорту, послуг локомотивної тяги та ін. Будуть зняті бар'єри для доступу різних перевізників за моделлю доступу «третьої сторони» на ринок надання послуг перевезення. Може бути створено окреме товариство з усіх учасників ринку, що буде надавати в користування у відкритий спосіб за принципом аукціону рухомий склад.

Зовнішні фактори в економіці України будуть сприяти поступовому покращенню динаміки вантажообігу на залізниці. Існуючі тенденції щорічного падіння вантажообігу будуть змінені внаслідок зростання економіки України в цілому. Зростання економіки буде сприяти зростанню

¹ «Про схвалення Національної транспортної стратегії України на період до 2030 року» затверджена розпорядження КМУ від 30.05.2018 р. № 430-р.

² «Державна цільова програма реформування залізничного транспорту України на 2010-2019 роки» затверджена постановою КМУ від 16.12.2009 р. № 1390.

³ «Стратегічний план розвитку залізничного транспорту на період до 2020 року» затверджено Наказом Міністерства інфраструктури України № 547 від 21.12.2015 р.

індексу промислового виробництва та збільшенню об'єму вантажів для перевезеннями залізничними шляхами. Визначеність правил гри на ринку перевезень та прозора політика щодо тарифів на перевезення, прозорі правила розподілу рухомого складу між вантажовласниками будуть маркером, за яким учасники ринку перевезення вантажів будуть переводити свої вантажі із інших видів транспорту на залізницю. Буде розширено ринок перевезень за рахунок пропозицій по широкому спектру послуг інтермодальних перевезень. Для залучення додаткових потоків вантажів на власну мережу природний монополіст АТ «Укрзалізниця» змушений буде розвивати мережу «сухих» портів та вантажних станцій, що дозволить конкурувати за втрачені за минулі роки вантажопотоки із Азії у напрямку до ЄС та на внутрішньому ринку, а також реалізовувати конвергентні послуги в сфері перевезення вантажів.

Збільшення вантажообігу на залізничному транспорті буде призводити до збільшення доходів. Збільшення об'ємів перевезення вантажів та впровадження у діяльність природного монополіста нових методів регулювання (RAB-регулювання та ін.) дозволить проводити зниження тарифів. Так як залізниця є інфраструктурною галуззю, то від величини тарифів залежить рівень конкурентоспроможності багатьох виробників. Зниження тарифів буде покращувати можливості виробників та здійснювати стимулюючу дію на економіку. Крім того, впровадження в сфері перевезення вантажів змагальних ринків та ринків типу Демсеца буде сприяти прагненню ключового підприємства боротися за право управління ключовими потужностями, за право надання послуг перевезення та за інші додаткові пули послуг.

Залежно від співвідношення темпів зростання доходів і витрат буде змінюватися прибутковість вантажних перевезень. Темп зростання доходів та прибутків може домінувати над темпом зростання витрат. На загальний дохід буде справляти вплив фінансовий результат від пасажирських перевезень. Для соціального сегменту перевезень буде впроваджено запропонований автором механізм покриття недоотриманих доходів за практикою ЄС [212]. Крім того додатковим джерелом наповнення дохідної частини буде результат діяльності окремих акціонерних товариств в структурі монополіста, що займатимуться другорядними видами діяльності по відношенню до основного виду діяльності з перевезення.

Стан основних засобів підприємства, знос яких за попередні роки складає більше 90% потребуватиме постійного покращення. Для фінансування капітальних вкладень підприємство потребуватиме додаткових коштів, оскільки власних джерел може бути не достатньо для фінансування у повному запланованому обсязі капітальних вкладень, тому потрібно буде залучати зовнішнє фінансування, але його розмір буде значно меншим, ніж в попередніх періодах. У якості джерел фінансування будуть виступати як традиційні засоби: кредитування фінансових установ, лізингові кошти, випуск єврооблігацій, так нетрадиційні засоби фінансування, зокрема, запропонований автором TIF-механізм [217], за яким можливо навіть за існуючою нормативно-правовою базою проводити фінансування інфраструктурних об'єктів та оновлення рухомого складу. Ступінь невизначеності ринку буде поступово зменшуватися, а рейтинг кредитоспроможності підприємства підвищуватися та дозволить отримувати кошти на особливих умовах з погашенням на довгостроковий період. Можуть бути доступні додаткові можливості та джерела залучення коштів (при наданні відповідних гарантій урядом). Ефект роздуття витрат (Аверча-Джонсона) буде мінімізований.

Отримана спадщина від попереднього періоду діяльності компанії у вигляді зношених активів буде поступово покращена. Для надання послуг перевезення на сучасному рівні буде відбуватися закупівля нових основних засобів, зокрема локомотивів, у кількості та темпами, що дозволить поступово повністю оновити існуючий парк. Це позитивно позначиться на здатності галузі виконувати перевезення вантажів, що буде додатковим стимулюючим чинником підвищення доходів за рахунок вантажних перевезень в подальшому, а також підвищуватиме існуючий попит на перевезення залізничним транспортом. Стан рухомого складу також впливатиме на можливість використання сучасних технологічних рішень при перевезенні вантажів, впровадження інструментів оперативного відслідковування руху вантажу на всьому шляху його слідування, тобто загалом можливості щодо покращення сервісу надання послуг на залізничному транспорті будуть збільшуватись, що позитивно буде впливати на задоволення попиту послуг з перевезення вантажів.

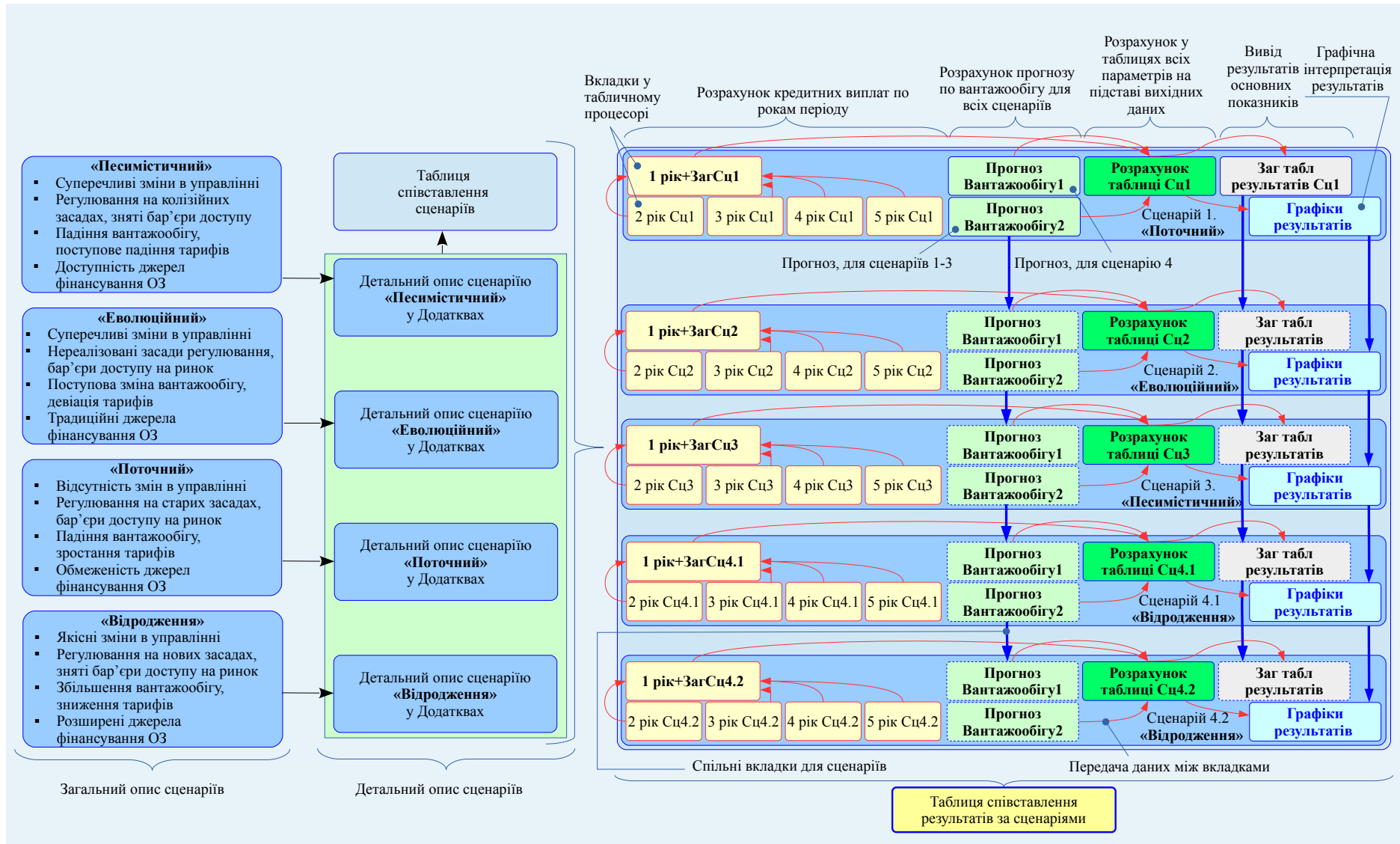


Рис. Е.1.1 Модель розрахунків за сценаріями у табличному процесорі

Джерело: розроблено автором

Оцінка достатності вагонів та локомотивів для умовної компанії

Відповідно до інформації із джерела [131] у АТ «Укрзалізниця» (станом на 2015 р., дані балансу) було у наявності 109596 вантажних вагонів. Із них 69800 вагонів – робочий парк, 3475 вагонів – під списання. Зношеність парку складала 91,0% (див. табл. Ж..1) [131].

Таблиця Ж.1

Об'ємні та якісні показники залізниці (вагони)

Об'ємні та якісні показники залізниці	Розмірність показника	Величина показника
Кількість вантажних вагонів, N_{bal}	од.	109596
Кількість контейнерів	од.	4475
Пасажирських вагонів	од.	5210
Робочий парк вантажних вагонів	од.	69800
Знос вантажних вагонів	%	91

Як видно з наведених показників за зношеністю вагони перебувають у критичному стані. Подальше зволікання із відновленням стану може призвести до повного занепаду залізничного транспорту в Україні. В зв'язку з цим постає необхідність переходу до регулювання природного монополіста, внаслідок якого з'явиться можливість оновлювати рухомий склад залізниці.

Крім оновлення рухомого складу при зміні підходів регулювання, важливим залишається питання достатності або недостатності парку вантажних вагонів.

Для перевірки твердження про необхідність збільшення (чи зменшення) кількості вантажних вагонів при існуючій кон'юнктурі ринку перевезень можна скористатися підходом, що був запропонований у роботі [249], удосконаливши його у відповідності з особливостями залізниці в Україні. Використаємо наступну формулу:

$$N_r = N_{bal} - N_{opt}, \quad (\text{Ж.1})$$

де N_r – необхідна кількість вантажних вагонів, шт.

N_{bal} – кількість вагонів, яка використовується для вантажних перевезень за даними балансу компанії, шт.;

N_{opt} – необхідна експлуатована кількість вантажних вагонів, шт.

У випадку, якщо результат розрахунку буде від'ємним, то можна говорити про недостатність існуючої кількості вагонів та про необхідність збільшення парку вагонів. Результат розрахунку у вигляді додатньої величини свідчатиме про існування профіциту парку вагонів. При цьому приймається твердження, що щомісячне навантаження протягом року буде рівномірним, а вагони при цьому не потрапляють у ремонт.

Необхідну експлуатовану кількість вантажних вагонів (N_{opt}) знайдемо за формулою:

$$N_{opt} = \frac{U_n}{KDay} \quad (Ж.2)$$

де U_n – кількість вагонів, що завантажуються за місяць, шт.;
 $KDay$ – коефіцієнт обігу вагонів.

Складову попередньої формули – кількість вагонів, що завантажуються за місяць U_n отримаємо із виразу:

$$U_n = UDay \cdot 30,4, \quad (Ж.3)$$

де $UDay$ – середнє навантаження вагонів на добу, шт.;
 30,4 – середня кількість днів у місяці.

Коефіцієнт обігу вагонів ($KDay$) можна знайти із формули:

$$KDay = \frac{30,4}{k}, \quad (Ж.4)$$

де k – обіг вантажного вагону, діб.

За даними Укрзалізниці (за 2015 р.) обіг вантажного вагону становив 9,6 діб, а середнє навантаження вагонів на добу – 12,559 тис. вагонів.

Звідси, за формулою (Ж.4) отримуємо $KDay = 3,2$. Кількість вагонів, що завантажуються на місяць за формулою (Ж.3) складатиме $U_n = 381,8$ тис. вагонів.

Тепер необхідну кількість вагонів знайдемо як: $N_{opt} = \frac{381,8}{3,2} = 119,313$ тис. вагонів. В свою чергу, необхідна кількість вантажних вагонів: $N_r = 109,596 - 119,313 = -9,917$ тис. вагонів.

Результат дозволяє стверджувати, що на сьогодні існує дефіцит рухомого складу для вагонів близько 10 тис. вагонів.

Якщо ж замість балансової кількості вагонів підставляти кількість робочого парку вагонів, то необхідна кількість вагонів буде: $N_r = 69,800 - 119,313 = -49,513$ тис. вагонів. Результати розрахунків представлено у таблиці Ж.2.

Таблиця Ж.2

Результати розрахунків показників залізниці (вагони)

Розраховані показники залізниці	Розмірність показника	Величина показника
Обіг вантажного вагону, k	діб	9,6
Навантаження вагонів в середньому на добу, U_{Day}	од.	12,559 тис.
Коефіцієнт обігу вагонів, $KDay$		3,2
Кількість вагонів, яка завантажується у місяць, U_n	од.	381,8 тис.
Необхідна кількість вантажних вагонів, N_{opt}	од.	119,313 тис.
Необхідна кількість вантажних вагонів, N_r	од.	-9,917 тис.
Необхідна кількість вантажних вагонів (для робочого парку), N_r	од.	-49,513 тис.

Отже, за існуючого зносу вантажних вагонів та спираючись на проведені розрахунки слід говорити про потребу збільшення та оновлення парку вантажних вагонів.

Щодо перевірки твердження про достатність локомотивів потрібно звернутися до наступних формул. За формулами із роботи [52, с. 123] можна знайти потрібну кількість вантажних локомотивів за видами тяги (окремо для електровозної і тепловозної тяги).

Потрібну кількість поїзних локомотивів M експлуатованого парку (у вантажному русі) знайдемо за допомогою формули:

$$M = \frac{Tkm}{F_l}, \quad (Ж.5)$$

де Tkm – тонно-кілометри бруто за добу, ткм;

F_l – продуктивність локомотива експлуатованого парку, ткм/доба.

Згідно із даними джерела АТ «Укрзалізниця» представимо експлуатаційні показники у таблиці Ж.3 (за 2015).

Таблиця Ж.3

Об'ємні та якісні показники залізниці (локомотиви)

Об'ємні та якісні показники залізниці	Розмірність показника	Величина показника
Експлуатаційний вантажообіг у вантажному русі в електровозній тязі, Tkm_e	млн ткм бруто	278383,4
Експлуатаційний вантажообіг у вантажному русі у тепловозній тязі, Tkm_e	млн ткм бруто	32491,3
Тарифний вантажообіг,	млн ткм	195054,4
Середньодобова продуктивність локомотиву	тис. ткм бруто	1376
Середньодобова продуктивність локомотиву (електровоза), F_{le}	тис. ткм бруто	1456
Середньодобова продуктивність локомотиву (тепловоза), F_{lt}	тис. ткм бруто	934

Тепер, на основі даних із табл. Ж.3 та формули (Ж.5) отримаємо кількість електровозів та тепловозів (у вантажному русі):

$$M_e = \frac{278383,4 \cdot 1000}{1456 \cdot 365} = 523,83 \text{ од.}, \quad M_t = \frac{32491,3 \cdot 1000}{934 \cdot 365} = 95,31 \text{ од.}$$

Отриманий результат майже повністю співпадає з показниками експлуатованого парку локомотивів із таблиці Ж.4.

Отже, отримуємо висновок, що на підставі об'ємних та якісних показників залізниці на момент розрахунку у залізниці існує у достатній кількості локомотиви, при цьому знос локомотивів складає такі показники (табл. Ж.5).

При порівнянні показників для локомотивів із показниками експлуатаційними (об'ємними і якісними), а також із даними джерела [131] (табл. Ж.5), можна побачити, що для існуючих показників відсутня деталізація кількості локомотивів за видами

руху. Це не дозволяє здійснити порівнянні між розрахованими, експлуатаційними та кількісними показниками фінансової звітності.

Таблиця Ж.4

Показники експлуатованого парку локомотивів

Об'ємні та якісні показники залізниці	Розмірність показника	Величина показника
Експлуатований парк електровозів	од. у сер. за добу	921,62
Експлуатований парк електровозів вантажних	од. у сер. за добу	523,87
Експлуатований парк електровозів маневрових	од. у сер. за добу	47,18
Експлуатований парк тепловозів	од. у сер. за добу	1002,51
Експлуатований парк тепловозів вантажних	од. у сер. за добу	95,31
Експлуатований парк тепловозів маневрових	од. у сер. за добу	516,95

Таблиця Ж.5

Кількісні показники залізниці (локомотиви)

Кількісні показники залізниці	Розмірність показника	Величина показника
Кількість локомотивів	од.	3872
Електровози (інв. парку)	од.	1720
Електровози (експлуатація)	од.	1080
Електровози (несправні)	од.	461
Електровози (запас)	од.	179
Тепловози (інв. парку)	од.	2152
Тепловози (експлуатація)	од.	1121
Тепловози (несправні)	од.	868
Тепловози (запас)	од.	163
Локомотиви (зношеність)	%	95,7

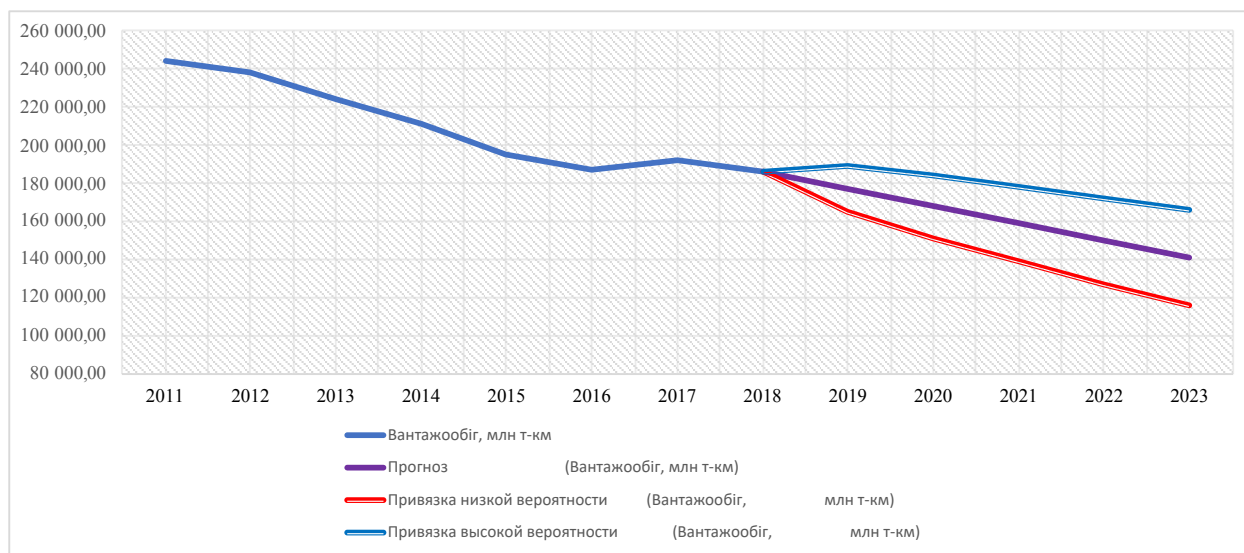
Отже, в результаті для «Вагонів» існує дефіцит (за кількістю і за зносом), для «Локомотивів» не існує дефіциту (за кількістю, знос при цьому незадовільний), а також, враховуючи на обмеженість доступної інформації, вказати на профіцит або дефіцит за видами руху не можливо.

Прогноз вантажообігу

Таблиця И.1

Прогноз вантажообігу, що використовувався при розрахунках моделювання сценаріїв

Роки	Вантажообіг, млн т-км	Прогноз (Вантажообіг, млн т-км)	Привязка низької вероятности (Вантажообіг, млн т-км)	Привязка високої вероятности (Вантажообіг, млн т-км)	Статистика	Значение
2011	243 865,70				Alpha	0,90
2012	237 722,30				Beta	0,00
2013	224 433,90				Gamma	0,00
2014	211 233,10				MASE	0,50
2015	195 054,40				SMAPE	0,02
2016	187 557,00				MAE	4 762,06
2017	191 914,10				RMSE	6 205,92
2018	186 344,00	186 344,00	186 344,00	186 344,00		
2019		176 839,38	164 676,00	189 002,76		
2020		167 815,41	151 443,11	184 187,70		
2021		158 791,43	139 082,98	178 499,89		
2022		149 767,46	127 205,08	172 329,84		
2023		140 743,49	115 644,35	165 842,62		



Примітка 1. Для сценарію «Відродження» прогнозується щорічний ріст вантажообігу.

Примітка 2. Дані для прогнозування вантажообігу взяті для періоду 2011-2018 рр., оскільки у 2009 існує викид, що впливає на відповідність побудови моделі прогнозу фактичному ряду.

Рис. Е.3.1 Прогноз по вантажообігу

Джерело: розраховано автором

Результати дослідження застосування сценаріїв

Таблиця К.1

Результати дослідження застосування сценарію 1 «Поточний»

Роки	2019	2020	2021	2022	2023
Вантажообіг, млн т-км	164 676,00	151 443,11	139 082,98	127 205,08	115 644,35
К-сть нових ОЗ, шт	3500	3500	3500	3500	3500
Кількість одиниць ОЗ до списання, шт	3500	3500	3500	3500	3500
Інвестиційна програма, млн грн	2 000,00 ₴	1 900,00 ₴	1 805,00 ₴	1 714,75 ₴	1 629,01 ₴
Коеф. Оновлення, %	5	5	5	5	5
Коеф. вибуття, %	5	5	5	5	5
Кількість ОЗ після оновлення, шт	70000	70000	70000	70000	70000
Необхідний розмір коштів на інвестиції в оновлення ОЗ, млн грн	2 730,00 ₴	2 730,00 ₴	2 730,00 ₴	2 730,00 ₴	2 730,00 ₴
Потреба у кредитних ресурсах, млн грн	730,00 ₴	830,00 ₴	925,00 ₴	1 015,25 ₴	1 100,99 ₴
Початкові витрати без амортизації, млн грн	32 873,00 ₴	32 982,20 ₴	33 091,40 ₴	33 200,60 ₴	33 309,80 ₴
Витрати на поточний рік	32 982,20 ₴	33 091,40 ₴	33 200,60 ₴	33 309,80 ₴	33 419,00 ₴
Доходи від перевезень, млн грн	36 280,42 ₴	36 400,54 ₴	36 520,66 ₴	36 640,78 ₴	36 760,90 ₴
Норма рентабельності, частки	0,10	0,10	0,10	0,10	0,10
Частка зменшення витрат	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00
Витрати з врахуванням амортизації, млн грн	34 702,40 ₴	34 920,80 ₴	35 139,20 ₴	35 357,60 ₴	35 576,00 ₴
Необхідні витрати з врахуванням щорічного платежу по кредиту та повернення інвестованих ресурсів, млн грн	34 860,57 ₴	35 251,50 ₴	35 654,72 ₴	36 068,24 ₴	36 490,18 ₴
TRR, млн грн	34 860,57 ₴	35 251,50 ₴	35 654,72 ₴	36 068,24 ₴	36 490,18 ₴
Середній рівень тарифів, грн т-км	0,212	0,233	0,256	0,284	0,316
Дельта остаточна, %	0,00	9,96	20,09	30,70	41,98
Знос після оновлення, %	81,43	73,67	66,65	60,3	54,56

Джерело: розраховано автором

Таблиця К.2

Результати дослідження застосування сценарію 2 «Еволюційний»

Роки	2019	2020	2021	2022	2023
Вантажообіг, млн т-км	189 002,76	184 187,70	178 499,89	172 329,84	165 842,62
К-сть нових ОЗ, шт	10000	10000	10000	10000	10000
Кількість одиниць ОЗ до списання, шт	3500	3500	3500	3500	3500
Інвестиційна програма, млн грн	5 600,00 ₴	5 040,00 ₴	4 536,00 ₴	4 082,40 ₴	3 674,16 ₴
Коеф. Оновлення, %	14,29	14,29	14,29	14,29	14,29
Коеф. вибуття, %	5	5	5	5	5
Кількість ОЗ після оновлення, шт	76500	76500	76500	76500	76500
Необхідний розмір коштів на інвестиції в оновлення ОЗ, млн грн	7 800,00 ₴	7 800,00 ₴	7 800,00 ₴	7 800,00 ₴	7 800,00 ₴
Потреба у кредитних ресурсах, млн грн	2 200,00 ₴	2 760,00 ₴	3 264,00 ₴	3 717,60 ₴	4 125,84 ₴
Початкові витрати без амортизації, млн грн	32 873,00 ₴	33 235,70 ₴	33 598,40 ₴	33 961,10 ₴	34 323,80 ₴
Витрати на поточний рік	33 235,70 ₴	33 598,40 ₴	33 961,10 ₴	34 323,80 ₴	34 686,50 ₴
Доходи від перевезень, млн грн	36 559,27 ₴	36 958,24 ₴	37 357,21 ₴	37 756,18 ₴	38 155,15 ₴
Норма рентабельності, частки	0,10	0,10	0,10	0,10	0,10
Частка зменшення витрат	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00
Витрати з врахуванням амортизації, млн грн	35 209,40 ₴	35 934,80 ₴	36 660,20 ₴	37 385,60 ₴	38 111,00 ₴
Необхідні витрати з врахуванням щорічного платежу по кредиту та повернення інвестованих ресурсів, млн грн	35 686,07 ₴	36 987,47 ₴	38 370,47 ₴	39 819,11 ₴	41 319,02 ₴
TRR, млн грн	35 686,07 ₴	36 987,47 ₴	38 370,47 ₴	39 819,11 ₴	41 319,02 ₴
Середній рівень тарифів, грн т-км	0,189	0,201	0,215	0,231	0,249
Дельта остаточна, %	0,00	6,36	13,40	20,89	28,72
Знос після оновлення, %	74,81	62,18	51,69	42,97	35,72

Джерело: розраховано автором

Таблиця К.3

Результати дослідження застосування сценарію 3 «Песимістичний»

Роки	2019	2020	2021	2022	2023
Вантажообіг, млн т-км	164 676,00	151 443,11	139 082,98	127 205,08	115 644,35
К-сть нових ОЗ, шт	3500	3220	2962	2725	2507
Кількість одиниць ОЗ до списання, шт	3500	3500	3500	3500	3500
Інвестиційна програма, млн грн	2 000,00 ₴	1 900,00 ₴	1 805,00 ₴	1 714,75 ₴	1 629,01 ₴
Коеф. Оновлення, %	5	4,6	4,23	3,89	3,58
Коеф. вибуття, %	5	5	5	5	5
Кількість ОЗ після оновлення, шт	70000	69720	69462	69225	69007
Необхідний розмір коштів на інвестиції в оновлення ОЗ, млн грн	2 730,00 ₴	2 511,60 ₴	2 310,36 ₴	2 125,50 ₴	1 955,46 ₴
Потреба у кредитних ресурсах, млн грн	730,00 ₴	611,60 ₴	505,36 ₴	410,75 ₴	326,45 ₴
Початкові витрати без амортизації, млн грн	32 873,00 ₴	32 982,20 ₴	33 080,48 ₴	33 168,70 ₴	33 247,67 ₴
Витрати на поточний рік	32 982,20 ₴	33 080,48 ₴	33 168,70 ₴	33 247,67 ₴	33 318,15 ₴
Доходи від перевезень, млн грн	36 280,42 ₴	38 042,55 ₴	36 485,57 ₴	34 910,06 ₴	34 984,05 ₴
Норма рентабельності, частки	0,100	0,150	0,100	0,050	0,050
Частка зменшення витрат	1,08	0,95	0,86	0,77	0,69
Витрати з врахуванням амортизації, млн грн	37 340,98 ₴	33 244,94 ₴	30 365,44 ₴	27 652,88 ₴	25 045,67 ₴
Необхідні витрати з врахуванням щорічного платежу по кредиту та повернення інвестованих ресурсів, млн грн	37 499,14 ₴	33 528,32 ₴	30 744,90 ₴	28 102,86 ₴	25 543,80 ₴
TRR, млн грн	37 499,14 ₴	33 528,32 ₴	30 744,90 ₴	28 102,86 ₴	25 543,80 ₴
Середній рівень тарифів, грн т-км	0,228	0,221	0,221	0,221	0,221
Дельта остаточна, %	0,00	-2,78	-2,93	-2,99	-3,01
Знос після оновлення, %	81,43	73,96	67,41	61,64	56,53

Джерело: розраховано автором

Результати дослідження застосування сценарію 4 «Відродження»

Роки	2019	2020	2021	2022	2023
Вантажообіг, млн т-км	191 000,00	205 000,00	212 000,00	220 000,00	222 000,00
К-сть нових ОЗ1, шт	10000	10000	10000	10000	10000
К-сть нових ОЗ2, шт	30	30	30	30	30
Кількість одиниць ОЗ1 до списання, шт	3500	3500	3500	3500	3500
Кількість одиниць ОЗ2 до списання, шт	4	4	4	4	4
Інвестиційна програма1, млн грн	5 600,00 ₴	5 320,00 ₴	5 054,00 ₴	4 801,30 ₴	4 561,24 ₴
Інвестиційна програма2, млн грн	3 000,00 ₴	2 850,00 ₴	2 707,50 ₴	2 572,13 ₴	2 443,52 ₴
Кількість ОЗ після оновлення 1, шт	76500	76500	76500	76500	76500
Кількість ОЗ після оновлення 2, шт	4042	4042	4042	4042	4042
Необхідний розмір коштів на інвестиції в оновлення ОЗ1, млн грн	7 800,00 ₴	7 800,00 ₴	7 800,00 ₴	7 800,00 ₴	7 800,00 ₴
Необхідний розмір коштів на інвестиції в оновлення ОЗ2, млн грн	3 750,00 ₴	3 750,00 ₴	3 750,00 ₴	3 750,00 ₴	3 750,00 ₴
Потреба у кредитних ресурсах(1), млн грн	2 200,00 ₴	2 480,00 ₴	2 746,00 ₴	2 998,70 ₴	3 238,77 ₴
Потреба у кредитних ресурсах(2), млн грн	750,00 ₴	900,00 ₴	1 042,50 ₴	1 177,88 ₴	1 306,48 ₴
Початкові витрати без амортизації(1), млн грн	32 873,00 ₴	33 235,70 ₴	33 598,40 ₴	33 961,10 ₴	34 323,80 ₴
Початкові витрати без амортизації(2), млн грн	32 873,00 ₴	32 987,95 ₴	33 102,90 ₴	33 217,85 ₴	33 332,80 ₴
Витрати на поточний рік (1), млн грн	33 235,70 ₴	33 598,40 ₴	33 961,10 ₴	34 323,80 ₴	34 686,50 ₴
Витрати на поточний рік (2), млн грн	32 987,95 ₴	33 102,90 ₴	33 217,85 ₴	33 332,80 ₴	33 447,75 ₴
Доходи від перевезень(1), млн грн	36 559,27 ₴	36 958,24 ₴	37 357,21 ₴	37 756,18 ₴	38 155,15 ₴
Доходи від перевезень(2), млн грн	36 286,75 ₴	36 413,19 ₴	36 539,64 ₴	36 666,08 ₴	36 792,53 ₴
Норма рентабельності1,2	0,10	0,10	0,10	0,10	0,10
Частка зменшення витрат1,2	1,00	0,99	0,98	0,98	0,94
Витрати з врахуванням амортизації, млн грн	67 205,80 ₴	67 003,54 ₴	66 796,69 ₴	67 918,54 ₴	67 707,09 ₴
TRR, млн грн	69 598,97 ₴	70 749,25 ₴	71 953,85 ₴	74 211,77 ₴	74 458,19 ₴
Середній рівень тарифів, грн т-км	0,182	0,173	0,170	0,169	0,168
Дельта остаточна, %	0,00	-5,32	-7,03	-7,67	-8,23
Знос після оновлення1, %	74,81 ₴	62,18 ₴	51,69 ₴	42,97 ₴	35,72 ₴
Знос після оновлення2, %	88,22 ₴	86,48 ₴	84,77 ₴	83,10 ₴	81,46 ₴

Джерело: розраховано автором

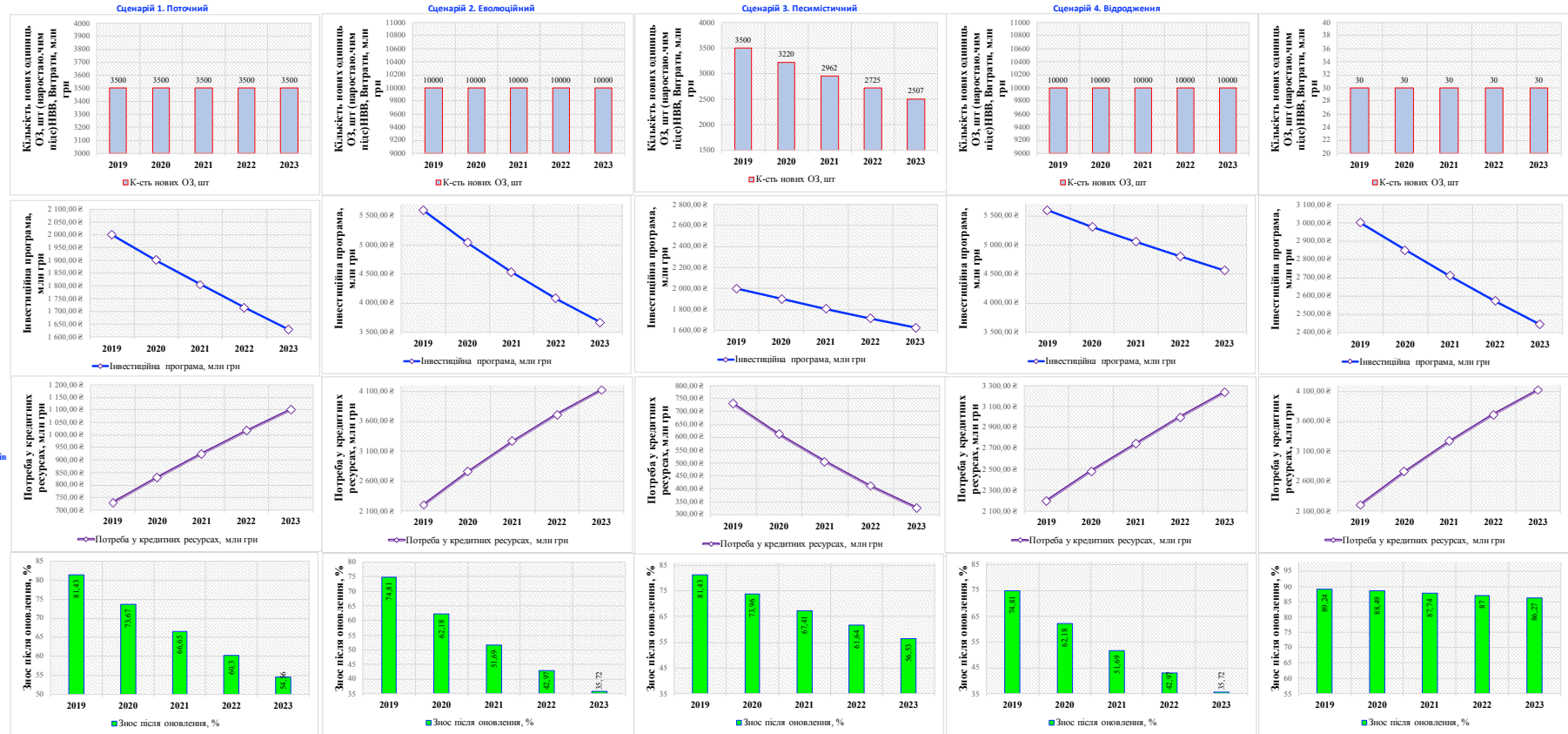
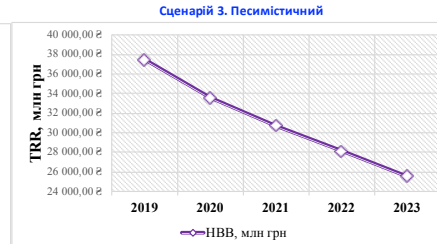
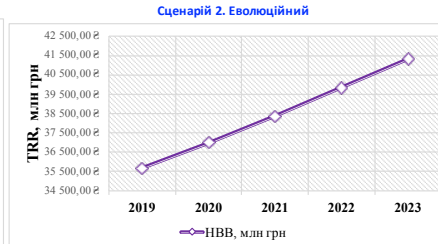
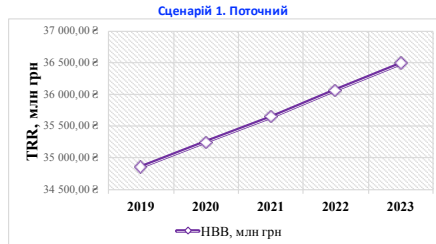


Рис. К.1 Результати розрахунків за сценаріями

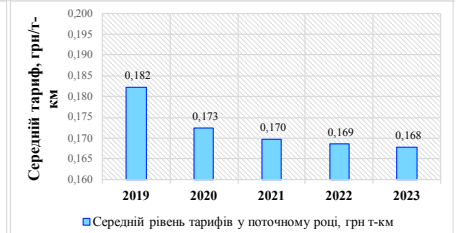
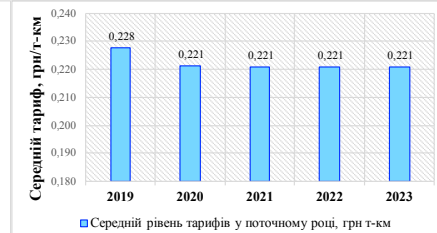
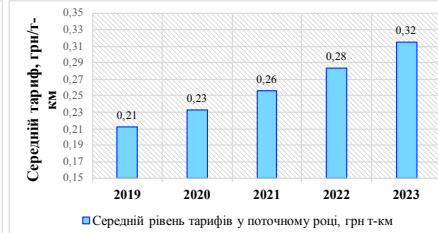
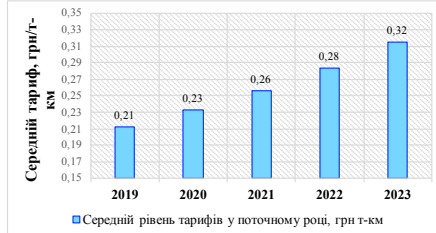
Джерело: розраховано автором

Рис. К.1, аркуш 2

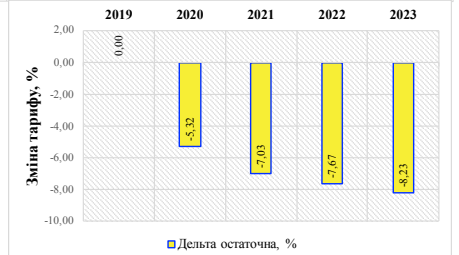
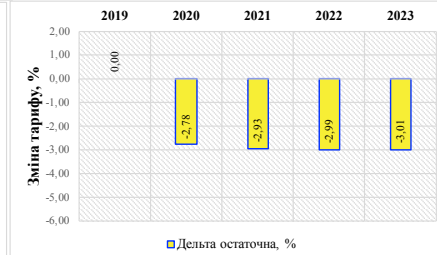
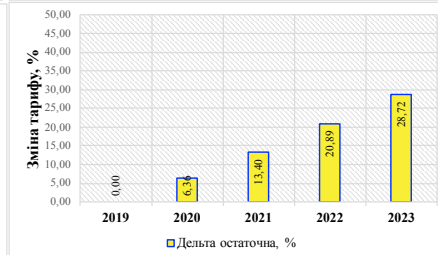
TRR



Середній тариф



Зміна тарифу



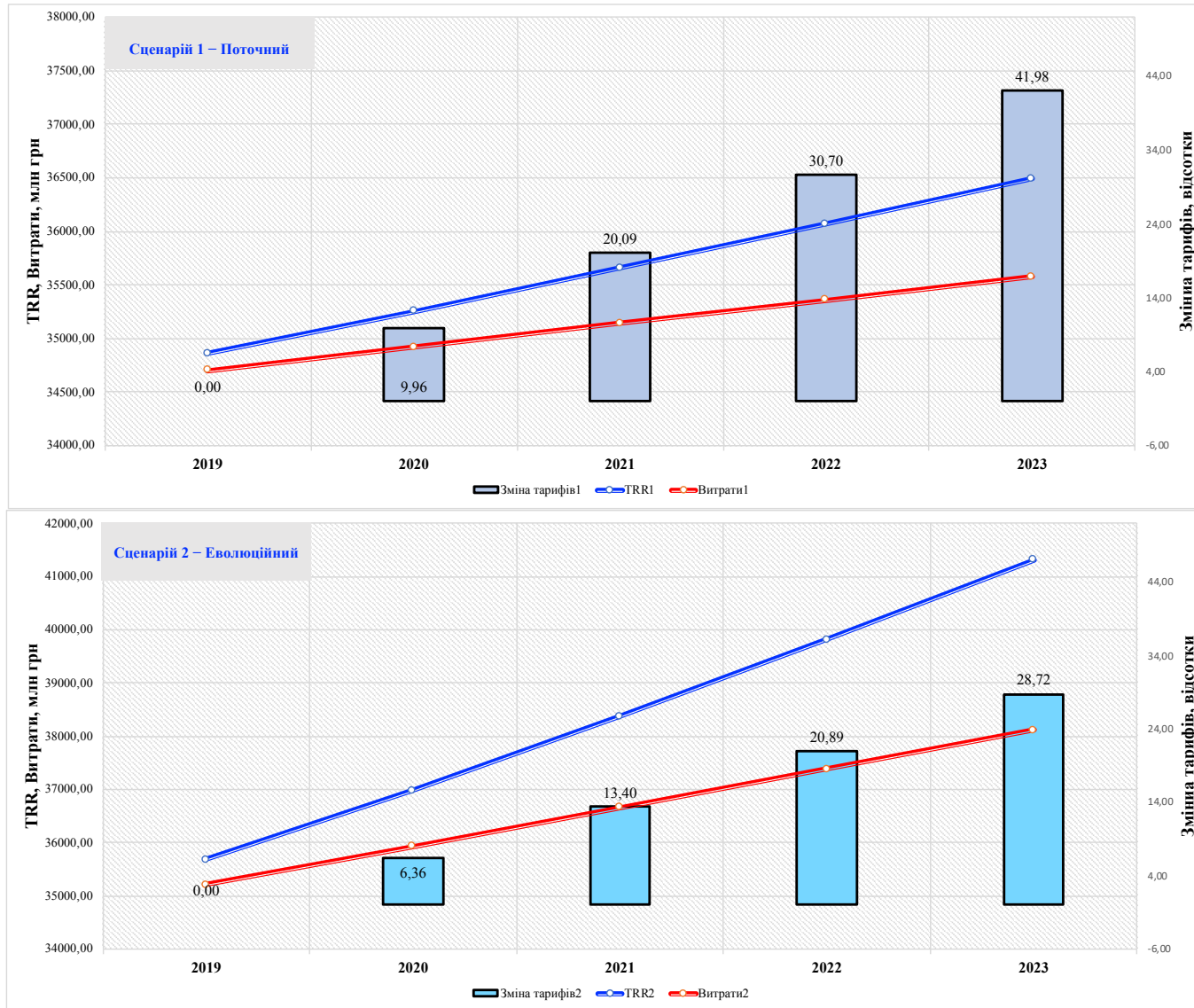
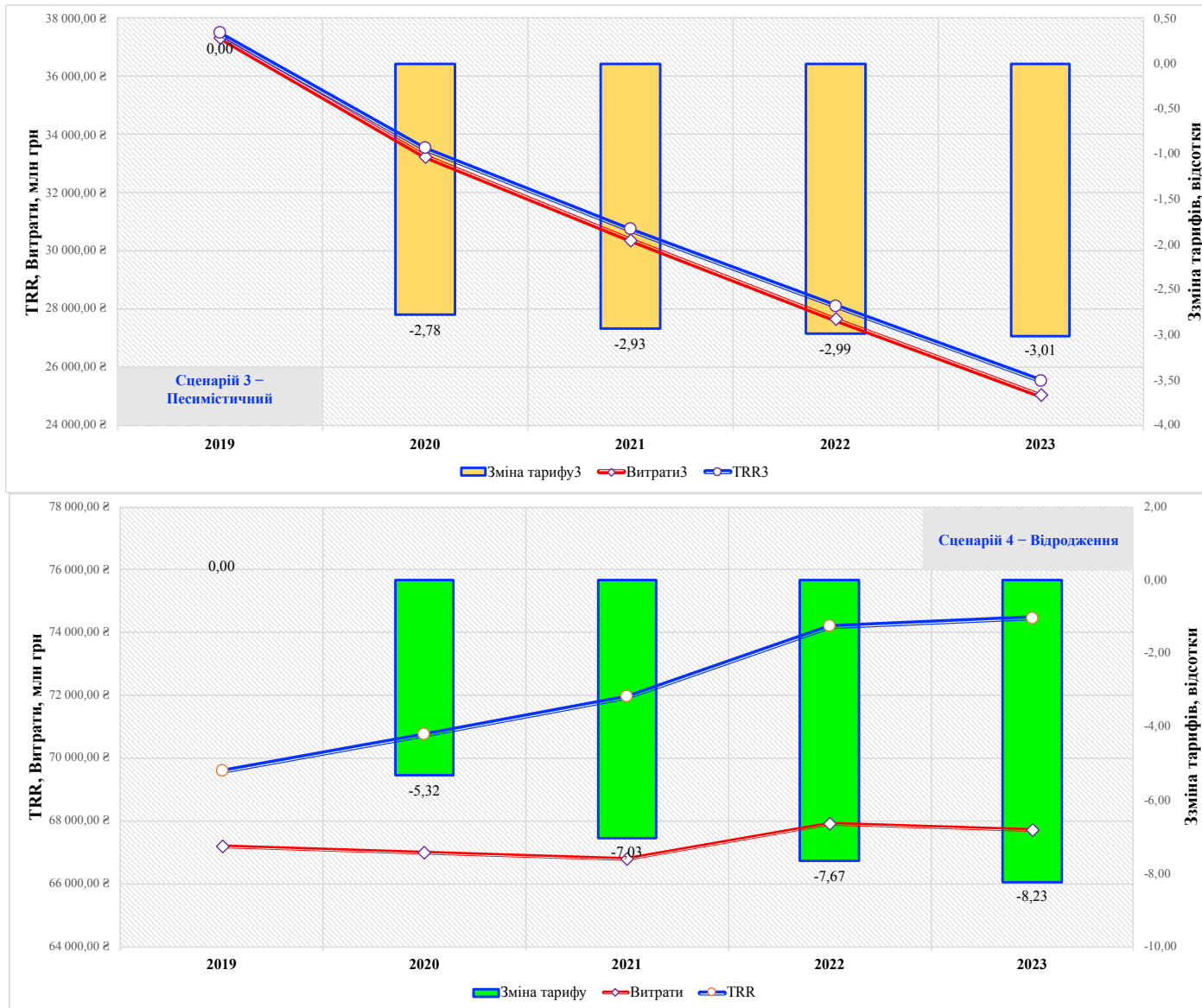


Рис. К.2 Порівняння TRR, витрат та величини зміни тарифів для 4-х сценаріїв

Джерело: розраховано автором

Рис. К.2, аркуш 2



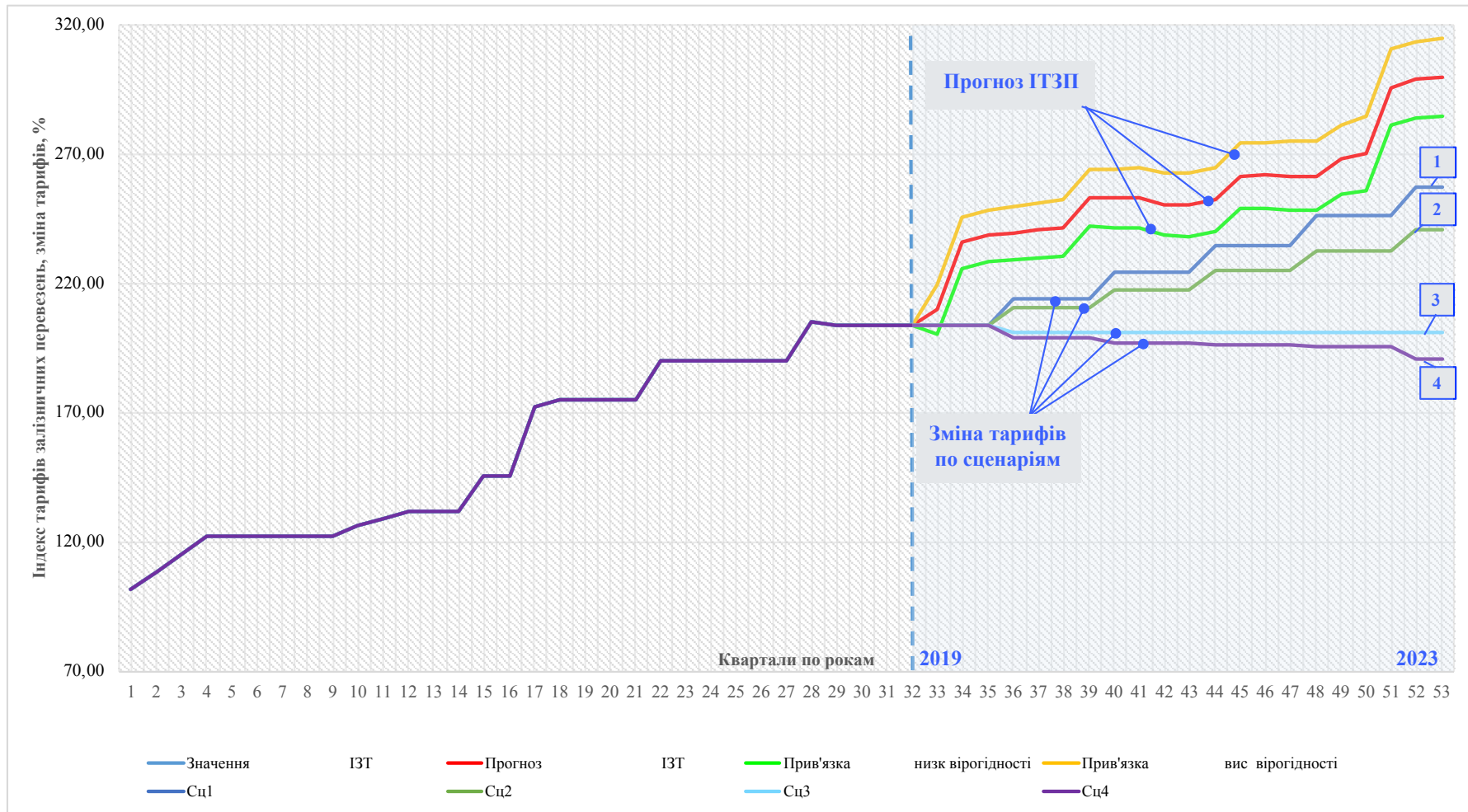
Таблиця К.5

Результати порівняння результатів сценаріїв з прогнозом по індексу тарифів залізничних перевезень

Часова шкала	Значення ІЗТ	Прогноз ІЗТ	Прив'язка низк вірогідності	Прив'язка вис вірогідності	Сп1	Сп2	Сп3	Сп4
1	102,10				102,10	102,10	102,10	102,10
2	108,80				108,80	108,80	108,80	108,80
3	115,40				115,40	115,40	115,40	115,40
4	122,00				122,00	122,00	122,00	122,00
5	122,00				122,00	122,00	122,00	122,00
6	122,00				122,00	122,00	122,00	122,00
7	122,00				122,00	122,00	122,00	122,00
8	122,00				122,00	122,00	122,00	122,00
9	122,00				122,00	122,00	122,00	122,00
10	126,40				126,40	126,40	126,40	126,40
11	129,40				129,40	129,40	129,40	129,40
12	132,20				132,20	132,20	132,20	132,20
13	132,20				132,20	132,20	132,20	132,20
14	132,20				132,20	132,20	132,20	132,20
15	145,60				145,60	145,60	145,60	145,60
16	145,60				145,60	145,60	145,60	145,60
17	172,20				172,20	172,20	172,20	172,20
18	175,30				175,30	175,30	175,30	175,30
19	175,30				175,30	175,30	175,30	175,30
20	175,30				175,30	175,30	175,30	175,30
21	175,30				175,30	175,30	175,30	175,30
22	190,30				190,30	190,30	190,30	190,30
23	190,30				190,30	190,30	190,30	190,30
24	190,30				190,30	190,30	190,30	190,30
25	190,30				190,30	190,30	190,30	190,30
26	190,30				190,30	190,30	190,30	190,30
27	190,30				190,30	190,30	190,30	190,30
28	205,30				205,30	205,30	205,30	205,30
29	204,00				204,00	204,00	204,00	204,00
30	204,00				204,00	204,00	204,00	204,00
31	204,00				204,00	204,00	204,00	204,00
32	204,00	204,00	204,00	204,00	204,00	204,00	204,00	204,00
33		209,75	200,35	219,15	204,00	204,00	204,00	204,00
34		235,56	225,87	245,26	204,00	204,00	204,00	204,00
35		238,46	228,48	248,44	204,00	204,00	204,00	204,00
36		239,58	229,32	249,85	213,96	210,36	201,22	198,68
37		240,52	229,98	251,06	213,96	210,36	201,22	198,68
38		241,30	230,50	252,11	213,96	210,36	201,22	198,68
39		252,91	241,83	263,99	213,96	210,36	201,22	198,68
40		252,89	241,56	264,23	224,09	217,40	201,07	196,97
41		252,91	241,31	264,50	224,09	217,40	201,07	196,97
42		250,40	238,55	262,26	224,09	217,40	201,07	196,97
43		250,13	238,03	262,24	224,09	217,40	201,07	196,97
44		251,99	239,63	264,34	234,70	224,87	201,01	196,33
45		261,24	248,65	273,84	234,70	224,87	201,01	196,33
46		261,53	248,69	274,37	234,70	224,87	201,01	196,33
47		261,47	248,40	274,55	234,70	224,87	201,01	196,33
48		261,47	248,16	274,79	245,98	232,70	200,99	195,77
49		267,79	254,25	281,34	245,98	232,70	200,99	195,77
50		269,77	255,37	284,17	245,98	232,70	200,99	195,77
51		295,58	280,96	310,20	245,98	232,70	200,99	195,77
52		298,48	283,64	313,32	257,26	240,53	200,97	190,45
53		299,60	284,55	314,65	257,26	240,53	200,97	190,45

Статистика	Значення
Alpha	0,25
Beta	0,00
Gamma	0,25
MASE	0,83
SMAPE	0,02
MAE	3,18
RMSE	3,87

Джерело: розраховано автором



Примітка. Рівень значимості при прогнозуванні 0,05 (95%). Один проміжок осі абсцис відповідає періоду 1 кварталу (1 період -1 квартал 2011 р.). Значення представлено наростаючим підсумком. Базовим значенням для зміни тарифів слугує останнє значення індексу тарифів (ІТЗП). Використовується метод базисної підстановки.

Рис. К.3 Результати розрахунків за сценаріями

Джерело: розраховано автором

Список публікацій здобувача за темою дисертації та відомості про апробацію результатів дисертації

Статті у періодичних наукових фахових виданнях іноземних держав та України, включених до міжнародних наукометричних баз

1. Садюк А. Методичний підхід до визначення необхідності оновлення основних засобів залізничного підприємства // Журнал «Економічний форум». 2018. № 4. С. 220-226. (Ulrich's Periodicals Directory, РІНЦ, Index Copernicus).

2. Садюк А. Ефективність лібералізації ціноутворення при впровадженні RAB-регулювання // Журнал «Економічний форум». 2018. № 3. С. 160-170. (Ulrich's Periodicals Directory, РІНЦ, Index Copernicus).

3. Садюк А. Застосування RAB-регулювання при лібералізації ціноутворення на послуги підприємств залізничного транспорту // Журнал «Економічний форум». 2017. № 3. С. 207-216. (Ulrich's Periodicals Directory, РІНЦ, Index Copernicus).

4. Садюк А. Обґрунтування концептуальних підходів лібералізації ціноутворення в потенційно конкурентних секторах діяльності залізничних підприємств // Журнал «Економічний форум». 2017. № 2. С. 201-213. (Ulrich's Periodicals Directory, РІНЦ, Index Copernicus).

5. Садюк А.В. Сучасні концепції та аспекти регулювання діяльності підприємств залізничного транспорту // Журнал «Економічний форум». 2016. № 4. С. 171-177. (Ulrich's Periodicals Directory, РІНЦ, Index Copernicus).

6. Садюк А.В. Эволюция ценообразования на услуги предприятий железнодорожного транспорта Украины // Вестник Белорусского государственного университета транспорта: Наука и транспорт. 2016. № 2 (33). С. 94-98.

7. Садюк А. Фактори впливу на лібералізацію ціноутворення в потенційно конкурентних секторах діяльності підприємств залізничного транспорту // Ефективна економіка. 2016. № 5. URL: <http://www.economy.nayka.com.ua/?op=1&z=4995>. (Index Copernicus).

8. Садюк А. Адвокатування конкуренції для підприємств // Вісник Харківського національного університету ім. Каразіна. 2016. № 91. С. 134-141. (Index Cornicus, OJS).

Статті в інших наукових фахових виданнях

9. Богомолова Н., Садюк А. Стимули регулювання при лібералізації ціноутворення на підприємствах залізничного транспорту // Збірник наукових праць ДУІТ. Серія «Економіка і управління». 2018. Вип. 41 (1). С. 27-36. (особистий внесок – обґрунтування стимулів регулювання при лібералізації ціноутворення на підприємствах залізничного транспорту).

10. Садюк А. ТІФ як один із механізмів оновлення підприємств у сфері залізничного транспорту // Збірник наукових праць ДЕУТУТ. Серія «Економіка і управління». 2017. Вип. 40. С. 96-105.

11. Садюк А. Проблеми компенсування пасажирських перевезень на залізницях у ключі угоди про асоціацію з ЄС // Збірник наукових праць ДЕУТУТ. Серія «Економіка і управління». 2017. Вип. 39. С. 108-117.

12. Садюк А. Можливості застосування доктрини essential facilities при зловживанні монопольним становищем монополістом // Збірник наукових праць ДЕУТУТ. Серія «Економіка і управління». 2017. Вип. 38. С. 225-236.

13. Садюк А. Умови лібералізації ціноутворення у потенційно конкурентних секторах діяльності підприємств залізничного транспорту // Збірник наукових праць ДЕУТУТ. Серія «Економіка і управління». 2016. Вип. 37. С. 107-15.

14. Колесникова Н., Садюк А. Сутність та зміст лібералізації ціноутворення у потенційно конкурентних секторах діяльності підприємств залізничного транспорту // Збірник наукових праць ДЕУТУТ. Серія «Економіка і управління». 2015. Вип. 34. С. 121-130. (особистий внесок – обґрунтування сутності та змісту лібералізації ціноутворення в потенційно конкурентних секторах діяльності підприємств залізничного транспорту).

15. Колесникова Н., Садюк А. Роль ціноутворення в діяльності підприємств залізничного транспорту // Збірник наукових праць ДЕУТУТ. Серія «Економіка і

управління». 2015. Вип. 33. С. 115-125. (особистий внесок – обґрунтування ролі ціноутворення в діяльності підприємств залізничного транспорту).

16. Садюк А.В. Обґрунтування потенційно конкурентних секторів діяльності підприємств залізничного транспорту // Формування ринкових відносин в Україні: Збірник наукових праць. 2015. № 12 (175). С. 141-147.

Публікації за матеріалами конференцій

17. Садюк А. Застосування RAB-регулювання при лібералізації ціноутворення на послуги підприємств залізничного транспорту // Проблеми економіки транспорту: Тези доповідей XV Міжнародної науково-практичної конференції. Дніпро: ДНУЗТ, 2017 р. С. 185-186.

18. Садюк А. Реалізація принципу відповідальності для лібералізації ціноутворення на підприємствах залізничного транспорту // Стратегії інноваційного розвитку економіки України: проблеми, перспективи, ефективність. Форвард-2016: зб. матер. Щорічної (VII) міжнародної Internet-конференції (27 груд. 2016 р.). Харків: ХПІ, 2016. С.65-66.

19. Садюк А. Реалізація принципу необхідності для лібералізації ціноутворення на підприємствах залізничного транспорту // Сучасні інструменти реалізації практичного менеджменту, маркетингу та логістики: особливості застосування в глобальному конкурентному середовищі: суб'єктів господарювання: зб. матер. I Міжнар. науково-практ. on-line конф. (14-16 груд. 2016 р.). Житомир: ЖДТУ, 2016. С. 101-103.

20. Садюк А.В. Реалізація принципу простоти для лібералізації ціноутворення на підприємствах залізничного транспорту // Інноваційний розвиток інформаційного суспільства: економічні, екологічні, правові та соціокультурні аспекти. Матеріали V міжнародної науково-практичної інтернет-конференції студентів і молодих учених. Чернігів: ЧНТУ, 2016. С. 492-493.

21. Садюк А.В. Реалізація принципу прозорості для лібералізації ціноутворення на підприємствах залізничного транспорту // Актуальні проблеми та перспективи розвитку економіки в умовах глобальної нестабільності. Матеріали IV міжнародної науково-практичної конференції. Кременчук: КрНУ, 2016. С. 460.

22. Садюк А.В. Реалізація принципу обґрунтованості витрат для лібералізації ціноутворення на підприємствах залізничного транспорту // Сучасні проблеми і перспективи розвитку обліку, аналізу та контролю в умовах глобалізації економіки. Матеріали VIII міжнародної науково-практичної конференції. Луцьк: РВВ Луцького НТУ, 2016. Вип. 10. Ч.1. С. 162-164.

23. Садюк А.В. Окремі аспекти регулювання діяльності підприємств залізничного транспорту // Формування ефективних механізмів державного управління та менеджменту в умовах сучасної економіки: теорія та практика. Матеріали IV міжнародної науково-практичної конференції/ За ред. В. М. Огаренка, А. О. Монаєнка та ін. Запоріжжя: КПУ, 2016. С. 190-192.

24. Садюк А.В. Деякі умови лібералізації ціноутворення в потенційно конкурентних секторах діяльності підприємств залізничного транспорту // Проблеми і тенденції розвитку сучасної економіки в умовах інтеграційних процесів: теоретичні аспекти. Матеріали міжнародної науково-практичної конференції. Х.: ПП Вишемирський В.С., 2016. С. 212-215.

25. Садюк А.В. Деякі фактори впливу на лібералізацію ціноутворення в потенційно конкурентних секторах діяльності підприємств залізничного транспорту // Проблеми економіки та управління на залізничному транспорті. ЕКУЗТ 2016. Матеріали XI міжнародної науково-практичної конференції. К.: ДЕДУТ, 2016. С. 50-54.

26. Садюк А.В. Деякі принципи лібералізації ціноутворення в потенційно конкурентних секторах діяльності підприємств залізничного транспорту // Економіка підприємства: сучасні проблеми теорії та практики: Матеріали п'ятої міжнар. Наук.-практ. кон., 15-16 вересня 2016 р. О.: Атлант, 2016. С. 320-321.

27. Колесникова Н.М., Садюк А.В. Роль ціноутворення в діяльності підприємств залізничного транспорту // Проблеми економіки та управління на залізничному транспорті. Матеріали X ювілейної міжнародної науково-практичної конференції. К.: ДЕДУТ, 2015. С. 72-74. (особистий внесок – обґрунтування ролі ціноутворення в діяльності підприємств залізничного транспорту).

Результати впровадження результатів дослідження**АНТИМОНОПОЛЬНИЙ КОМІТЕТ УКРАЇНИ
ЦЕНТР КОМПЛЕКСНИХ ДОСЛІДЖЕНЬ З ПИТАНЬ
АНТИМОНОПОЛЬНОЇ ПОЛІТИКИ**

вул. Митрополита Василя Липківського, 45
Київ, 03035, МСП – 680

Тел.: 251-60-20
Тел.: 251-60-22

СДРПОУ – 23732935

від 23.02 2018 р. № 50-30-1/18

ДОВІДКА

про впровадження результатів дисертаційної роботи
Садюка Андрія Валентиновича на тему «Лібералізація ціноутворення у
потенційно конкурентних секторах діяльності залізничних підприємств»

Результати дисертаційної роботи Садюка А. В. на тему «Лібералізація ціноутворення у потенційно конкурентних секторах діяльності залізничних підприємств» використані Центром комплексних досліджень з питань антимонопольної політики при Антимонопольному комітеті України (АМКУ) у науково-практичній діяльності з питань реалізації конкурентної політики.

Автором, зокрема, запропоновано ініціювати внесення відповідних змін до законодавства та інших нормативно-правових актів, що стосуються конкуренції в частині реалізації примату (превалювання) Закону України «Про захист економічної конкуренції» як того вимагає економічна складова Угоди про асоціацію.

Також автором запропоновано при розробці проекту Конкурентного кодексу України передбачити розкриття категорійно-поняттєвого апарату щодо понять «адвокатування конкуренції», «діяльність з адвокатування конкуренції» та деталізувати у відповідних розділах, статтях та положеннях норми, які будуть відповідати за адвокатування конкуренції, визначити завдання та обов'язки АМКУ у цьому напрямку, крім того, пропонується визначити порядок та форму звітності щодо кроків по адвокатуванню конкуренції, затвердити правила та принципи, на яких повинен базуватись напрямок адвокатування конкуренції.

Крім зазначених пропозицій з метою впровадження лібералізації ціноутворення у потенційно конкурентних секторах діяльності підприємств залізничного транспорту пропонується ініціювати спільно з представниками підприємств залізничного транспорту, галузевими об'єднаннями у сфері залізничного транспорту та експертами Міністерства інфраструктури України розробити та впровадити: типові правила (кодекс) ділової поведінки при здійсненні діяльності на залізничному транспорті для зменшення зловживань та попередження порушень конкурентного законодавства у цій сфері, роз'яснення (guidelines) по застосуванню законодавства в частині попередження зловживань та порушення конкурентного законодавства у цій сфері, типові форми програми звільнення від відповідальності при порушенні законодавства на залізничному транспорті.

Продовження Додатку М

Реалізація вказаних пропозицій дає можливість удосконалити методичний базис для забезпечення реалізації основних функцій антимонопольного органу з формування та реалізації конкурентної політики відповідно до сучасних умов господарювання.

Розробки Садюка А. В. пропонується використовувати при розробці програм забезпечення діяльності державних органів у сфері регулювання конкурентних відносин.

Директор Центру комплексних
досліджень з питань
антимонопольної політики, к.е.н.



Н.М. Бугаєнко



ІНСТИТУТ ПРОБЛЕМ РИНКУ ТА ЕКОНОМІКО-ЕКОЛОГІЧНИХ ДОСЛІДЖЕНЬ НАЦІОНАЛЬНОЇ АКАДЕМІЇ НАУК УКРАЇНИ

65044, Одеса, Французький бульвар, 29, тел.: (048) 722-29-05, факс: 722-66-11
E-mail: iprei@odessa.ukrtel.net, www.impeer.od.ua

№ 57/02-26.06.2018р.
На Ваш №

ДОВІДКА

про впровадження результатів дисертаційної роботи
Садюка Андрія Валентиновича на тему «Лібералізація ціноутворення у потенційно
конкурентних секторах діяльності залізничних підприємств»

Результати дисертаційної роботи Садюка А. В. на тему «Лібералізація ціноутворення у потенційно конкурентних секторах діяльності залізничних підприємств» будуть використані Інститутом проблем ринку та економіко-екологічних досліджень Національної академії наук України у науково-практичній діяльності з питань реалізації конкурентної політики.

Автором, зокрема, запропоновано модель оцінки ефективності лібералізації ціноутворення при впровадженні RAB-регулювання в потенційно конкурентних секторах діяльності залізничного транспорту, яка дозволяє оцінити в якості вихідних параметрів: величину необхідної валової виручки, величину тарифу, дельту зміни рівня тарифу по відношенню до початкового рівня, а також величину витрат по вантажним перевезенням, коефіцієнт зносу основних засобів в залежності від обраного сценарію оновлення основних засобів компанії.

Отримані результати та рекомендації є науково-практичною базою вдосконалення організаційно-економічних засад регулювання ціноутворення на залізничному транспорті.

Розробки Садюка А. В. пропонується використовувати при розробці програм забезпечення діяльності державних органів у сфері регулювання конкурентних відносин та у роботах по дослідженню ринків в сфері залізничного транспорту, а також в потенційно конкурентних секторах діяльності залізничних підприємств.

В. о. директора Інституту проблем ринку
та економіко-екологічних досліджень
НАН України, д.е.н., професор



О.М. Котлубай



ПУБЛІЧНЕ АКЦІОНЕРНЕ ТОВАРИСТВО
«УКРАЇНЬСЬКА ЗАЛІЗНИЦЯ»
ПАТ «УКРЗАЛІЗНИЦЯ»

вул. Тверська, 5, м. Київ, 03150, тел.: (+380 44) 465-00-00, 465-00-30, факс: (+380 44) 465-10-59, 465-32-44
www.uz.gov.ua; e-mail: uz@uz.gov.ua, jscuz@uz.gov.ua

14.03.2018

№ 2499-06/143

ДОВІДКА

про впровадження результатів дисертаційної роботи
на здобуття наукового ступеня кандидата економічних наук
Садюка Андрія Валентиновича

Результати дисертаційної роботи Садюка А. В. на тему «Лібералізація ціноутворення у потенційно конкурентних секторах діяльності залізничних підприємств» використовуються підприємствами залізничного транспорту при розробці пропозицій щодо лібералізації ціноутворення на залізничному транспорті, зокрема:

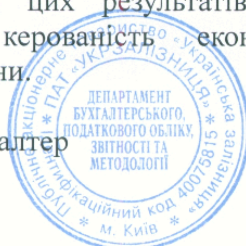
– методичні підходи до стимулюючого регулювання на підприємствах залізничного транспорту з метою підвищення ефективності їх діяльності, що посилить вплив на розвиток конкуренції в потенційно конкурентних секторах залізничного транспорту та сприятиме процесам реформування галузі;

– концептуальні підходи до лібералізації ціноутворення в потенційно конкурентних секторах діяльності підприємств залізничного транспорту, реалізація яких зорієнтована на стейкхолдерів та ґрунтується на суспільних інтересах й виключенні виникнення інституційних пасток, що сприятиме поступовому послабленню державного регулювання ціноутворення та розширенню меж економічної свободи щодо встановлення цін на продукцію підприємств залізничного транспорту потенційно конкурентних секторів;

– пропозиції щодо правового удосконалення та адвокатування конкуренції для лібералізації ціноутворення в потенційно конкурентних секторах діяльності підприємств залізничного транспорту, які сприятимуть підвищенню ефективної діяльності підприємств залізничного транспорту, дозволять зменшити ризики виникнення порушення законодавства в частині попередження зловживання монопольним становищем та порушення законодавства у сфері залізничного транспорту загалом, дозволять здійснювати розвиток конкуренції в потенційно конкурентних секторах та зменшити тягар регулювання на залізничному транспорті.

Впровадження цих результатів дозволяє підвищити ефективність управління та керуваність економічною діяльністю залізничним транспортом України.

Головний бухгалтер



Садюк

Т. С. Рябчун

041482

Продовження Додатку М

МІНІСТЕРСТВО ОСВІТИ І НАУКИ УКРАЇНИ
 ДЕРЖАВНИЙ УНІВЕРСИТЕТ
 ІНФРАСТРУКТУРИ ТА ТЕХНОЛОГІЙ
 вул. Кирилівська, 9, м. Київ, 04071, Україна
 тел./факс: (044) 463-74-70, 482-51-26
 E-mail: duit@duit.edu.ua
 Код ЄДРПОУ 41330257



MINISTRY OF EDUCATION AND SCIENCE
 OF UKRAINE
 STATE UNIVERSITY OF INFRASTRUCTURE
 AND TECHNOLOGIES
 9, Kyrylivska St., Kyiv, Ukraine, 04071
 tel./fax: (+38044) 463-7470, 482-51-26
 E-mail: duit@duit.edu.ua

Від 26 03 2019 р. № СММ-293

ДОВІДКА

про впровадження результатів дисертаційної роботи
 Садюка Андрія Валентиновича у навчальний процес
 Державного університету інфраструктури та технологій

Положення дисертаційної роботи Садюка А. В. на тему «Лібералізація ціноутворення у потенційно конкурентних секторах діяльності залізничних підприємств» щодо наукового обґрунтування та розробки методичних аспектів ціноутворення та регулювання на послуги підприємств залізничного транспорту в умовах реформування галузі використовуються в навчальному процесі при викладанні дисциплін «Ціноутворення», «Маркетингове ціноутворення», «Фінанси транспорту», «Фінансове планування та прогнозування».

Зокрема, теоретичні основи лібералізації ціноутворення, удосконалений понятійно-категорійний апарат природної монополії на залізничному транспорті, теоретичні основи обґрунтування потенційно конкурентних секторів діяльності залізничних підприємств використовуються при обґрунтуванні засад управління та проведення змін на залізничному транспорті у курсі «Ціноутворення», «Маркетингове ціноутворення». Стимули регулювання ціноутворення підприємств залізничного транспорту, положення та підходи до регулювання ціноутворення на залізничному транспорті, прогнозування виручки від надання послуг підприємств залізничного транспорту використовуються при викладанні дисциплін «Фінанси транспорту» та «Фінансове планування та прогнозування». В лекційному курсі дисципліни «Маркетингове ціноутворення» використовуються обґрунтовані в дослідженні принципи та умови лібералізації ціноутворення в потенційно конкурентних секторах діяльності підприємств залізничного транспорту.

Проректор з науково-педагогічної роботи

Декан ФУТ

Зав. Кафедрою ЕМБА

Зав. Кафедрою ФіК

Виконавець: Богомолова Н.І. (044-591-51-05)



В.П. Яновська

Н.І. Богомолова