

УДК 338.242

DOI: <https://doi.org/10.32782/2304-0920/1-99-2>

Райчева Л. І.

Міжнародний гуманітарний університет, м. Одеса

РЕФОРМУВАННЯ ТРАНСПОРТНОГО КОМПЛЕКСУ УКРАЇНИ
В СИСТЕМІ ДЕМОНОПОЛІЗАЦІЇ НАЦІОНАЛЬНОЇ ЕКОНОМІКИ

У статті доведено, що високий рівень монополізації національного господарства може мати негативний вплив на економічне, соціальне та політичне життя країни. Транспортний комплекс України розглянуто як систему, що складається з конкурентних, природно-монопольних, монопольних сегментів, що є важливим для розуміння його функціонування та впливу на національну економіку. Надано оцінку складу і структури суб'єктів природних монополій у сфері транспортної інфраструктури України. Показано превалювання авіаційного і залізничного транспорту, розглянуто приклади функціонування природних монополій у транспортному комплексі у таких сферах: авіаційного транспорту та допоміжного обслуговування, водного транспорту, трубопровідного транспорту, електротранспорту, проєктної і сервісної діяльності. Обґрунтовано підхід до демонополізації транспортного комплексу, який відображає важливість впровадження конкуренції, інновацій та ефективного державного регулювання у галузі.

Ключові слова: реформування, транспортний комплекс, система, демонополізація, національна економіка.

Постановка проблеми. Встановлення рівноважного стану в національних економіках та їх галузевих комплексах визначається характером взаємодії попиту і пропозиції на товари, продукцію, товари, послуги, ступенем їх диференціації, станом конкурентного середовища та іншими факторами. Це забезпечується наявністю механізмів здорової економічної конкуренції між багатьма конкуруючими суб'єктами, включаючи як дрібні підприємства, так і великі корпорації-монополісти. Високий рівень монополізації національного господарства може мати негативний вплив на економічне, соціальне та політичне життя країни. Це може призвести до обмеження конкуренції, підвищення цін для споживачів, обмеження інновацій та зниження якості продуктів і послуг. Такий стан потребує зменшення обсягу монопольної влади окремих суб'єктів та демонополізації вітчизняної економіки загалом. Для досягнення цієї мети можуть використовуватися різні заходи, такі як реформи антимонопольного законодавства, стимулювання конкуренції шляхом сприяння розвитку малих і середніх підприємств, підтримка інноваційного підприємництва та створення умов для вступу нових гравців на ринок. Такі заходи сприяють розвитку здорової економічної конкуренції, яка в свою чергу забезпечує ефективне функціонування економіки та сприяє сталому росту і розвитку країни. Розгляд транспортного комплексу України як системи є важливим для розуміння його функціонування та впливу на економіку країни.

Аналіз останніх досліджень і публікацій. Питання демонополізації національної економіки та транспортного комплексу економіки є сферою уваги вітчизняних учених. В інфраструктурних галузях різних країн світу природні монополії є ключовим фактором для структурних змін і економічного розвитку. Їх регулювання має бути гнучким і відповідати етапу розвитку галузі, технологічним і інституційним змінам, що відбуваються в ній.

Дегтяр А. О. [1, с. 28] наголошує на тому, що в організації системи державного регулювання транспортної монополії важливою складовою є участь різних заінтересованих сторін, включаючи споживачів послуг, регіональні органи влади та профспілки. Вони можуть виконувати різні ролі та мати різні цілі, проте їх участь може сприяти ефективному функціонуванню системи

державного регулювання та забезпеченню інтересів різних соціальних та економічних груп:

Кобець В. М. доходить висновку, що за впливом на суспільний добробут найбільш бажаним для суспільства може бути диференційована тарифна політика, а найменш бажаним – єдиний тариф [2, с. 46]. Лисицею К. С. узагальнено модель регулювання природних монополій у рамках Європейського союзу, яка передбачає відділення природно-монопольних прав від потенційно конкурентних видів діяльності та приватизацію останніх, облік складності перехідного періоду до конкурентного середовища та синтез двох політик регулювання (політики впровадження конкурентних механізмів та державного регулювання) [3, с. 43].

У роботі Мельникова С. В. [4, с. 17] обґрунтовуються оптимальні стратегії транспортних підприємств – природних монополістів у виборі місця розташування, виду конкуренції в умовах продуктової диференціації, асиметрії розмірів ринків тощо. Шемаєв В. В. [5, с. 53] зазначає, що інвестиційна політика суб'єктів природної монополії транспортно-інфраструктурного сектору має враховувати потреби та особливості галузі, а також додержуватися вимог ефективного управління, забезпечення якості надання транспортних послуг та збалансованого розвитку транспортної інфраструктури. У таких умовах важливо забезпечити оптимальне використання інвестиційних ресурсів для підтримки та розвитку інфраструктури країни, з урахуванням інтересів суспільства та економічної ефективності.

Високо оцінюючи науковий доробок зазначених авторів, слід визнати, що вони акцентують увагу на часткових проблемах демонополізації транспортного комплексу. Проте потребує подальшого розвитку його розуміння як системи, що дозволяє аналізувати його роль у національній економіці, визначати проблеми та можливості розвитку та впливати на ефективність через відповідні політики та стратегії.

Метою статті є обґрунтування форм і методів реформування транспортного комплексу України в системі демонополізації національної економіки.

Виклад основного матеріалу дослідження. Транспортна галузь розглядається як комплексна система, в якій окремі види транспорту та суміжні види діяльності взаємодіють між собою та з іншими секторами економіки. Крім того,

транспортний комплекс виступає як підсистема національної економіки, оскільки він має тісні коопераційні зв'язки з іншими секторами господарства. Наприклад, транспортне обслуговування є необхідним для забезпечення потреб промисловості, сільського господарства, торгівлі та інших галузей економіки у доставці сировини, товарів та послуг.

В Україні переважна більшість транспортно-інфраструктурних підприємств сформована за холдинговим принципом, коли материнська компанія управляє дочірніми підприємствами з окремими балансами або існує єдиний корпоративний центр і мережа філій у вигляді відокремлених структурних підрозділів у різних регіонах. Це дозволяє координувати діяльність різних підприємств, сприяє оптимізації управління та забезпеченню більшої ефективності в управлінні ресурсами.

Значний сегмент транспортного комплексу України представлений природними монополіями. Існування таких монополій може бути обумовлене різними чинниками, такими як наявність природних прав монополіста (наприклад, у випадку монополії на певні види транспортних послуг), зацікавленість держави у забезпеченні економічної безпеки та контролі за стратегічними галузями, а також ефективність задоволення певних потреб у відсутність конкуренції. Однак наявність природних монополій також може викликати обурення та протистояння з боку споживачів та інших гравців ринку, оскільки вона може призводити до збільшення цін та обмеження вибору для споживачів. Тому важливо забезпечити ефективне державне регулювання та контроль за діяльністю природних монополій з метою захисту інтересів споживачів та підтримки конкурентоспроможності ринку. Підприємства – споживачі транспортних послуг можуть стикатися з обмеженнями, накладеними транспортними монополіями, і вибирати стратегії, спрямовані на зменшення витрат на транспортування, пошук альтернативних транспортних маршрутів або лобіювання змін в правовому середовищі.

В організації системи державного регулювання транспортних монополій мають брати участь різні заінтересовані сторони, а саме:

- споживачі транспортних послуг – їхні інтереси полягають у доступності та якості залізничних послуг за прийнятними цінами. Участь споживачів може включати представництво їхніх інтересів у діалозі з регулюючими органами, надання зворотного зв'язку про якість та задоволення від послуг, а також участь у процесі прийняття рішень щодо політики ціноутворення та розвитку транспортних підприємств – монополістів;

- регіональні органи влади – вони можуть виступати як посередники між монополістом та центральними органами державного регулювання, а також захищати інтереси своїх регіонів у питаннях розвитку транспортної інфраструктури та забезпеченням доступності транспортних послуг;

- професійні спілки – їх роль полягає у захисті прав працівників транспортних підприємств – монополістів, включаючи умови праці, заробітну плату та соціальні гарантії. Вони можуть брати участь у колективних переговорах та укладанні угод з керівництвом монополії, а також в забезпеченні соціального діалогу у сфері трудових відносин.

Залучення цих сторін до процесу державного регулювання забезпечує більш широкий спектр поглядів та інтересів, що може сприяти при-

йняттю більш об'єктивних та ефективних рішень, а також забезпеченню більшої легітимності та підтримки регуляторної політики.

Природні монополії існують об'єктивно і не залежать від зусиль держави або норм права. Вони виникають через особливості ринку, технологічні особливості виробництва або інші фактори, які обмежують можливість конкуренції. Ці природні монополії можуть виникати в секторах, де вартість входу на ринок є дуже високою, або де існує масштабна економія на обслуговуванні всього ринку, вигідним лише одному постачальнику товарів, робіт, послуг. Незважаючи на важливу роль, яку вони можуть відігравати у певних галузях економіки, природні монополії часто викривляють дію ринкових законів ціноутворення і можуть обмежувати конкуренцію, що може призвести до підвищення цін для споживачів та зниження якості послуг.

У разі, якщо усунення природньо-монопольного сегменту є неможливим або ускладненим, ефективне державне управління може стати необхідним. Це може включати в себе різні заходи регулювання, такі як встановлення тарифів, контроль за якістю послуг та наданням прав конкурентам на ринок. Основна мета такого управління полягає в забезпеченні інтересів споживачів та ефективного функціонування ринку.

У зведеному переліку суб'єктів природних монополій України станом на 30.06.2022 знаходилося 398 підприємств, у т.ч. 25 із них у сфері транспортної інфраструктури (рис. 1).

У складі і структурі суб'єктів природних монополій у сфері транспортної інфраструктури України превалюють авіаційний і залізничний транспорт, на кожний із яких приходить 9 суб'єктів, або 36% досліджуваної сукупності.

Розглянемо приклади функціонування природних монополій у транспортному комплексі.

У сфері авіаційного транспорту та допоміжного обслуговування: Міжнародний аеропорт «Львів» імені Данила Галицького, Міжнародний аеропорт «Бориспіль»; ДП «Обслуговування повітряного руху». Останнє підприємство виконує функції з забезпечення якісного та безпечного аеронавігаційного обслуговування у повітряному просторі на ринку послуг авіаційного транспорту в Україні та в Європі.

У сфері водного транспорту: ДП «Адміністрація морських портів України», яка покликана сприяти розвитку морської транспортної інфраструктури України та підвищенню конкурентоспроможності морських портів України в Чорноморсько-Азовському басейні. Сферою управління є господарська діяльність морських терміналів і обслуговування навантажувально-розвантажувальних робіт у порту за експортно-імпортних операціями підприємств. Адміністрація річкових портів, Адміністрація морських портів України, «Укрводшлях», Ренійський морський торговельний порт, Миколаївський морський торговельний порт, Одеський морський торговельний порт, Морський торговельний порт «Чорноморськ», Ізмаїльський морський торговельний порт, Морський торговельний порт «Южний». На жаль, на тимчасово окупованих територіях знаходяться Маріупольський морський торговельний порт, Бердянський морський торговельний порт, які входять до цього списку.

У сфері трубопровідного транспорту: ТОВ «Оператор ГТС України», засноване АТ «Магістральні газопроводи України», яка забезпечує транспор-

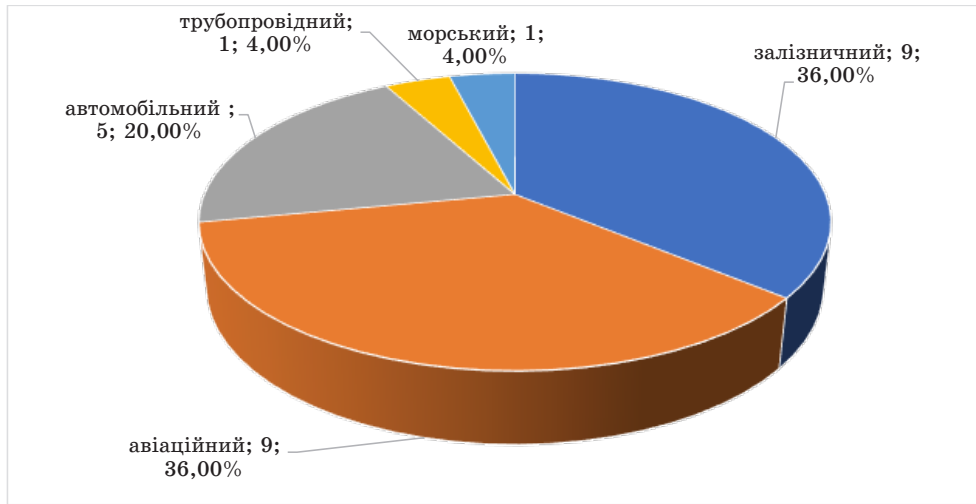


Рис. 1. Склад і структура суб'єктів природних монополій у сфері транспортної інфраструктури України

Джерело: побудовано за даними [6]

тування природного газу споживачам України та країн Європейського Союзу. Створене в 2019 році, з 1 січня 2020 року воно є сертифікованим оператором газотранспортної системи України і є повністю незалежним від вертикально-інтегрованих підприємств. Місією ТОВ «Оператор ГТС України» є забезпечення розвитку конкурентного, прозорого та недискримінаційного ринку газу, надійного постачання газу для українських та європейських споживачів.

У сфері електротранспорту: Київська державна регіональна технічна інспекція міського електро транспорту.

У сфері проєктних і сервісних підприємств: «Укрсервіс Мінтрансу», «ДержавтотрансНДІ-проєкт», Українське державне підприємство по обслуговуванню іноземних та вітчизняних автотранспортних засобів «Укрінтеравтосервіс».

Державні підприємства у сфері транспорту мають особливі відносини з бюджетною системою, які регламентуються Порядком відрахування до державного бюджету частини чистого прибутку (доходу) державними унітарними підприємствами та їх об'єднаннями [7]. Частина чистого прибутку (доходу), що відраховується до державного бюджету за результатами фінансово-господарської діяльності у першому півріччі 2022 року, визначається у розмірі 30% для таких державних підприємств у сфері транспорту та суміжних галузях.

Загальними рисами державного регулювання природних монополій в країнах Центральної і Східної Європи є створення його комбінованого механізму, в якому використовуються як традиційні, так і сучасні методи. До традиційних відносяться: створення спеціальної інституційної структури регулюючих органів, нормативно-правової бази, використання спеціальних прав держави («золота акція»), різних методів побудови організаційної структури підприємства (акціонування, холдинговізація, корпоратизація). Сучасними методами є: використання фондового ринку як регулятора поведінки компанії, створення спеціальної інституційної структури акціонерів («тверді ядра», стратегічні інвестори), партнерство держави та приватного секторів; іноземне інвестування, злиття та поглинання.

Демоніполізація і обмеження негативного впливу природних монополій на національну економіку є стратегічною метою розвитку транспортного комплексу України, інструментом досягнення якої є реструктуризація. Важливе значення для демоніполізації відіграє реструктуризація тарифної політики.

У порядку впливу на суспільний добробут, види тарифної політики можна розташувати в такій послідовності:

- диференційовані тарифи, які можуть враховувати різні потреби та можливості різних груп споживачів. Цей вид тарифної політики дозволяє зберегти конкурентоспроможність ринку, сприяє ефективному використанню ресурсів та може стимулювати інновації;

- двоставочний тариф – може бути ефективним у зменшенні споживання певних ресурсів або послуг, що може мати позитивний вплив на довкілля або регулювання попиту на певні товари;

- єдиний тариф – цей вид тарифної політики встановлює однакові тарифи для всіх споживачів без врахування їхніх різних потреб та можливостей і може призвести до несправедливості та неефективного використання ресурсів, оскільки не враховує різноманітності ситуацій різних груп споживачів.

Процеси демоніполізації транспортних підприємств ґрунтуються на переході від єдиного до диференційованих тарифів без зміни обсягів перевезень, який забезпечить покращення фінансових результатів у разі менших індивідуальних витрат порівняно з середньогалузевими. Сукупний прибуток підприємств транспортного комплексу за умов тарифної диференціації може зменшитися порівняно з єдиним тарифом, в основі якого лежать витрати підприємств, що перевищують середньогалузеві. Однією із форм диференційованого тарифу є двоставочний тариф, який складається із постійної частини, не залежної від обсягу перевезень вантажів і пасажирів, і змінної – залежної від зазначеного обсягу. Антімонополічне державне регулювання має забезпечити симетричний розподіл інформації між виробниками транспортних послуг та їх споживачами в частині встановлення конкурентних транспортних тарифів.

На ринку транспортних послуг відбувається обмін інформацією між покупцями і продавцями, який має носити релевантний характер і сприяти зростанню загального добробуту. Недостовірне розкриття або спотворення інформації може призводити до скорочення добробуту споживачів та їх цінової дискримінації через зловживання монопольним становищем продавців, процеси злиття і поглинання, вертикальної або горизонтальної інтеграції, високі витрати, застарілі технології надання транспортних послуг та їх збуту. Транспортні компанії мають встановлювати диференційовані тарифи на свої послуги в умовах обмеженої їх кількості, забезпечуючи ефективність своєї цінової політики не за критерієм підвищення величини свого прибутку компанії, а за її впливом цієї політики на зміну добробуту і споживачів, і виробників, тобто суспільного добробуту загалом.

Для забезпечення законності і ефективності використання коштів в інвестиційну діяльність суб'єкти природних монополій і державні підприємства транспортно-інфраструктурного сектору мають розробляти інвестиційну політику. Пропонуємо оформлювати її такими документами: основним (інвестиційна декларація) та допоміжними (по-перше, методичні рекомендації щодо оцінки фінансово-економічної ефективності інвестиційних проєктів, які містять порядок розрахунків показників та критерії їх оцінювання; по-друге, регламент інвестиційного управління, який має враховувати вимоги Закону України «Про управління об'єктами державної власності»). Інвестиційна декларація має стати програмним документом розвитку транспортно-інфраструктурного підприємства, який має розкрити такі основні положення: види і мета інвестиційної діяльності, її роль у досягненні середньо- і довгострокових цілей, основні об'єкти реальних і фінансових інвестицій, зміст процесу інвестиційного управління для капітальних і фінансових інвестицій, принципи формування інвестиційного портфелю проєктів, закріплення інвестиційних проєктів за корпоративним центром (материнською компанією) і бізнес-одинацями (дочірніми підприємствами), комунікації між ними і розподіл відповідальності. Метою інвестиційної діяльності транспортно-інфраструктурних підприємств в сфері демонополізації має бути забезпечення конкурентоздатності об'єктів інфраструктури (річкові і морські порти, аеропорти, залізничні станції тощо), досягнення окупності інвестиційних проєктів з урахуванням факторів часу, ризиків та інфляції, проведення організаційної та фінансової реструктуризації з метою зниження експлуатаційних витрат. Принципами формування та реалізації інвестиційної політики транспортно-інфраструктурних підпри-

ємств в системі демонополізації їх є: отримання коштів для бюджетного фінансування на конкурсній основі; цільове використання інвестиційної складової тарифів і зборів; недопущення дискримінації в їх доступі до ресурсів фінансово-кредитного та фондового ринків; досягнення середньо- та довгострокових цілей підприємства, зафіксованих в інвестиційній декларації; застосування єдиного підходу до процесу інвестиційного управління; альтернативний підхід до розробки інвестиційних проєктів з метою вибору найбільш ефективних; пріоритетність розпочатих інвестиційних проєктів перед започаткування нових; застосування державно-приватного партнерства; здійснення капітальних інвестицій відповідно до потреб національної безпеки й оборони, а також вимог Закону України «Про пріоритетні напрями інноваційної діяльності в Україні»; прозорість та публічність інвестиційної діяльності.

Висновки.

1. Визначено зміст демонополізації транспортного комплексу як стратегічної мети його розвитку з метою зменшення негативного впливу монопольної влади і природно-монопольних сегментів на національну економіку.

2. Надано оцінку складу і структури суб'єктів природних монополій у сфері транспортної інфраструктури України. Показано превалювання авіаційного і залізничного транспорту, на кожний із яких приходиться 9 суб'єктів, або 36% досліджуваної сукупності. Розглянуто приклади функціонування природних монополій у транспортному комплексі у таких сферах: авіаційного транспорту та допоміжного обслуговування, водного транспорту, трубопровідного транспорту, електротранспорту, проєктної і сервісної діяльності.

3. Показано, що стратегія демонополізації передбачає розподіл сфер функціонування транспортного комплексу за рівнем розвитку конкуренції з метою вибору відповідних методів державного регулювання. Доведено, що процеси реструктуризації і демонополізації транспортного комплексу мають ґрунтуватися інноваційно-інвестиційній діяльності і модернізації, які мають бути їх невід'ємною складовою, спрямованою на зниження експлуатаційних витрат, підвищення якості обслуговування споживачів і безпеки на транспорті.

4. Обґрунтовано підхід до демонополізації транспортного комплексу, який відображає важливість впровадження конкуренції, інновацій та ефективного державного регулювання у галузі. Запропоновано стратегії і політики, спрямовані на підтримку конкурентоспроможності та розвитку транспортного комплексу.

Метою подальшого дослідження є розробка специфічних форм і методів демонополізації окремих підгалузей транспортного комплексу.

Список використаних джерел:

1. Дегтяр А. О. Державне регулювання залізничного транспорту як природної монополії. *Міжнародний науковий журнал «Інтернаука»* 2017. № 2(1). С. 26–30.
2. Кобець В.М. Вплив тарифної політики транспортної компанії-монополіста на суспільний добробут. *Економіка та держава*. 2009. № 5. С. 45–47.
3. Лисиця К.С. Ринкові умови розвитку природних монополій у країнах Центральної та Східної Європи (з прикладу залізничного транспорту). *Вісник Приазовського державного технічного університету. Сер. : Економічні науки*. 2011. Вип. 22. С. 36–44.
4. Мельников С.В. Стратегічна взаємодія у просторовій дуополії в умовах транспортної монополії. *Розвиток транспорту*. 2022. Вип. 1. С. 9–21.
5. Шемаєв В.В. Інвестиційна політика суб'єктів природної монополії транспортно-інфраструктурного сектору. *Дороги і мости*. 2020. Вип. 21. С. 47–58.
6. Антимонопольний комітет України. Зведений перелік суб'єктів природних монополій станом на 30.06.2022. URL: <http://surl.li/qqext>

7. Про затвердження Порядку відрахування до державного бюджету частини чистого прибутку (доходу) державними унітарними підприємствами та їх об'єднаннями: Постанова Кабінету Міністрів України від 23.02.2011 № 138. URL: <http://surl.li/qqeyi>

References:

1. Diehtiar A. O. (2017) Derzhavne rehuliuвання zaliznychnoho transportu yak pryrodnoi monopolii [State regulation of railway transport as a natural monopoly]. *Mizhnarodnyi naukovyi zhurnal "Internauka"*, no. 2(1), pp. 26–30. (in Ukrainian)
2. Kobets V. M. (2009) Vplyv taryfnoi polityky transportnoi kompanii-monopolista na suspilnyi dobrobut [The influence of the tariff policy of the monopolistic transport company on public welfare]. *Ekonomika ta derzhava*, no. 5, pp. 45–47. (in Ukrainian)
3. Lysytsia K. S. (2011) Rynkovi umovy rozvytku pryrodnykh monopolii u krainakh Tsentralnoi ta Skhidnoi Yevropy (z prykladu zaliznychnoho transportu) [Market conditions for the development of natural monopolies in the countries of Central and Eastern Europe (from the example of railway transport)]. *Visnyk Pryazovskoho derzhavnoho tekhnichnoho universytetu. Ser. : Ekonomichni nauky*, no. 22, pp. 36–44. (in Ukrainian)
4. Melnykov S. V. (2022) Stratehichna vzaiemodiia u prostorovii duopolii v umovakh transportnoi monopolii [Strategic interaction in a spatial duopoly in the conditions of a transport monopoly]. *Rozvytok transportu*, no. 1, pp. 9–21. (in Ukrainian)
5. Shemaiev V. V. (2020) Investytsiina polityka subiektiv pryrodnoi monopolii transportno- infrastruktturnoho sektoru [Investment policy of natural monopoly subjects of the transport and infrastructure sector]. *Dorohy i mosty*, no. 21, pp. 47–58. (in Ukrainian)
6. Antimonopoly Committee of Ukraine (2022). Summary list of subjects of natural monopolies. Available at: <http://surl.li/qqext>
7. Cabinet of Ministers of Ukraine (2011). The procedure for deducting part of the net profit (income) to the state budget by state unitary enterprises and their associations. Available at: <http://surl.li/qqeyi>

Raicheva Larysa

International Humanitarian University, Odesa

REFORMING THE TRANSPORT COMPLEX OF UKRAINE IN THE SYSTEM OF DEMONOPOLIZATION OF THE NATIONAL ECONOMY

Summary

The article proves that a high level of monopolization of the national economy can have a negative impact on the economic, social and political life of the country, namely lead to a restriction of competition, an increase in prices for consumers, a restriction of innovation and a decrease in the quality of products and services. The relevance of reducing the scope of monopoly power of individual subjects and demonopolization of the domestic economy in general is shown. The transport complex of Ukraine is considered as a system consisting of competitive, natural monopoly, monopoly segments, which is important for understanding its functioning and impact on the national economy. An assessment of the composition and structure of subjects of natural monopolies in the field of transport infrastructure of Ukraine is provided. The predominance of air and railway transport is shown, examples of the functioning of natural monopolies in the transport complex in the following areas are considered: air transport and auxiliary services, water transport, pipeline transport, electric transport, project and service activities. The content of demonopolization of the transport complex as a strategic goal of its development with the aim of reducing the negative influence of monopoly power and natural-monopoly segments on the national economy is determined. It is shown that the strategy of demonopolization provides for the distribution of spheres of operation of the transport complex according to the level of development of competition in order to choose the appropriate methods of state regulation. It has been proven that the processes of restructuring and demonopolization of the transport complex should be based on innovative investment activities and modernization, which should be their integral component, aimed at reducing operating costs, improving the quality of customer service and transport safety. The approach to the demonopolization of the transport complex, which reflects the importance of introducing competition, innovation and effective state regulation in the industry, is substantiated. Strategies and policies aimed at supporting the competitiveness and development of the transport complex are proposed.

Keywords: reformation, transport complex, system, demonopolization, national economy.