НАЦІОНАЛЬНА АКАДЕМІЯ НАУК УКРАЇНИ

ДУ «ІНСТИТУТ ЕКОНОМІКИ ТА ПРОГНОЗУВАННЯ НАН УКРАЇНИ»

РОЗВИТОК КОНКУРЕНЦІЇ В СЕКТОРАХ ТРАНСПОРТНОЇ ТА ЕНЕРГЕТИЧНОЇ ІНФРАСТРУКТУРИ УКРАЇНИ

Колективна монографія

За загальною редакцією
доктора економічних наук О.І. Никифорук

Київ – 2023

УДК 330.341:[[338.47:656+338.47:620]:338.49(477)]
Р 64

Автори:
д-ри екон. наук: Никифорук О.І. (вступ; підрозділи 1.2; 1.3, 2.1, 2.2., висновки), Чукаєва І.К. (вступ, підрозділи 6.1; 6.2; 6.3, 6,4 висновки і рекомендації); канд. екон. наук: Ляшенко О.Ф. (вступ, підрозділи 1.1; 5.1, 5.2, 5.3. висновки і рекомендації); Кудри цька Н.В. (підрозділи 4.1; 4.3; 4.5, висновки і рекомендації); Піріашвілі О.Б. (підрозділи 2.1, 2.2, висновки і рекомендації); Стасюк О.М. (підрозділи 2.3;2.4 висновки і рекомендації); Чмирьова Л.Ю. (підрозділи 3.1; 3.2; 3.3, висновки і рекомендації); Федяй Н.О. (підрозділи 4.2; 4.4, 4.5, висновки і рекомендації); мол. наук. співроб.: Плюта І.Ю. (підрозділи 7.1; 7.2; 7.3, висновки і рекомендації).

Рецензенти:
Н.Н. Бондар, д-р екон. наук, професор, декан факультету економіки та права (Національний транспортний університет – Київ);
О.О. Борзенко, д-р екон. наук, професор (ДУ «Інститут економіки та прогнозування НАН України» – Київ)

Затверджено до друку Постановою № 65 Вченої ради ДУ «Інститут економіки та прогнозування НАНУ» протокол № 8 від 24 грудня 2021 р.

Р 64 **Розвиток конкуренції в секторах транспортної та енергетичної інфраструктури України** : колективна монографія / за ред. О.І. Никифорук ; НАН України, ДУ «Ін-т екон. та прогнозув. НАН України». – Електрон. дані. – К., 2023.– 402 с. ; 83 табл., 74 рис. – Режим доступу : http://ief.org.ua/wp-content/uploads/2023/12/Rozvytok-konkurentsii-v-sektorakh-transportnoi-ta-enerhetychnoi-infrastruktury-Ukrainy.pdf

ISBN 978-617-14-0174-7 (електронне видання)

У монографії обгрунтовано розвиток методологічних засад та надано пропозиції щодо оцінки розвитку конкурентного середовища в секторах транспортної та енергетичної інфраструктури на національному ринку послуг. Проведено оцінку впливу глобалізації та лібералізації на розвиток конкурентного середовища в інфраструктурних секторах та результативність їх функціонування. Розкрито та узагальнено досвід ЄС стосовно розвитку конкурентного середовища в секторах транспортної та енергетичної інфраструктури; здійснено оцінку впливу реформування інституту власності в секторах транспортної та енергетичної інфраструктури на розвиток конкурентного середовища; проведено оцінки співвідношення конкуренції та монополізації в секторах транспортної та енергетичної інфраструктури на національному ринку послуг.

Здійснено оцінку наслідків державного регулювання на розвиток конкурентного середовища в секторах транспортної та енергетичної інфраструктури та надано пропозиції щодо шляхів оптимізації державного регулювання в зазначених секторах.

Для науковців, працівників державних органів управління та зацікавлених практиків.

УДК 330.341:[[338.47:656+338.47:620]:338.49(477)]

ISBN 978-617-14-0174-7
(електронне видання)

© Національна академія наук України, 2023
© ДУ «Інститут економіки та прогнозування НАН України», 2023

ВСТУП 5

РОЗДІЛ 1. КОНКУРЕНЦІЯ ЯК ФАКТОР ПІДВИЩЕННЯ РОЛІ ІНФРАСТРУКТУРИ В СОЦІАЛЬНО-ЕКОНОМІЧНОМУ РОЗВИТКУ 8

1.1. Методологічні підходи до оцінки стану та ефективності змін конкурентного середовища в секторах економіки 8
1.2. Фактори впливу на розвиток конкурентного середовища в інфраструктурних секторах економіки ..... :30
1.3. Розвиток конкуренції в секторах транспортної інфраструктури на національному ринку послуг 38

РОЗДІЛ 2. РОЗВИТОК РИНКІВ ПАСАЖИРСЬКИХ ТА ВАНТАЖНИХ ЗАЛІЗНИЧНИХ ПЕРЕВЕЗЕНЬ 55

2.1. Механізми розвитку конкуренції на ринках залізничних перевезень на прикладі країн ЄС 55
2.2. Оцінка розвитку внутрімодальної конкуренції на ринку залізничних перевезень в країнах ЄС 74
2.3. Оцінка розвитку ринку вантажних залізничних перевезень в Україні 82
2.4. Забезпечення ефективного тарифного регулювання ринку залізничних вантажоперевезень 93

РОЗДІЛ 3. РИНКИ АВТОМОБІЛЬНИХ ПЕРЕВЕЗЕНЬ ТА ЇХ РОЗВИТОК В УКРАЇНІ 115

3.1. Інституційні передумови впровадження «зеленого» транспорту на ринку автомобільних перевезень 115
3.2. Вплив концепції сталого розвитку на структурні зміни в перевезеннях: у країнах світу, ЄС та Україні 129
3.3. Удосконалення інституційного середовища впровадження концепції сталого розвитку автомобільного транспорту в Україні 151

РОЗДІЛ 4. КОНКУРЕНТОСПРОМОЖНІСТЬ ПОСЛУГ ВОДНОГО ТРАНСПОРТУ УКРАЇНИ 166

4.1. Розвиток конкурентоспроможності морського та річкового транспорту на глобальному ринку послуг 166
4.2. Міжнародні та європейські вимоги щодо якості портових послуг та шляхи до підвищення їх конкурентоспроможності 179
4.3. Методи оцінки розвитку конкуренції у секторі морського транспорту 192
4.4. Оцінка факторів впливу на розвиток морських портів як прояву їх конкурентоспроможності 210
4.5. Оцінка рівня конкуренції у секторі водного транспорту та портів України 219

РОЗДІЛ 5. РОЗВИТОК КОНКУРЕНЦІЇ В ІНФРАСТРУКТУРІ СИСТЕМИ ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ ТВЕРДИМ ПАЛИВОМ 240

5.1. Розвиток вугільної галузі та її конкурентного середовища у світі 240
5.2. Особливості внутрішнього ринку вугілля в Україні 257
5.3. Європейська та українська практика державної підтримки вугільної промисловості на шляху мінімізації викривлення конкуренції 267

РОЗДІЛ 6. РОЗВИТОК КОНКУРЕНЦІЇ В ІНФРАСТРУКТУРІ СИСТЕМ ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ ВУГЛЕВОДНЯМИ 286

6.1. Розвиток конкуренції в інфраструктурі систем забезпечення вуглеводнями на світових ринках та ринку України 286
6.2. Нормативно-правова база України щодо розвитку конкуренції в системах забезпечення вуглеводнями 306
6.3. Європейські вимоги та удосконалення державного регулювання конкурентного середовища у вуглеводневому секторі України 314
6.4. Пропозиції в частині удосконалення державного регулювання та розвитку конкурентного середовища систем забезпечення України вуглеводнями 317

РОЗДІЛ 7. РОЗВИТОК КОНКУРЕНЦІЇ В ІНФРАСТРУКТУРІ СИСТЕМИ ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ ЕЛЕКТРОЕНЕРГІЄЮ 326

7.1. Світова та європейська практика розвитку конкурентного середовища в секторі електроенергетичної інфраструктури 326
7.2. Реформування інституту власності та розвиток конкурентного середовища в секторі електропостачання в Україні 336
7.3. Державне регулювання та розвиток конкурентного середовища в електроенергетиці України 362

ЗАГАЛЬНИЙ ВИСНОВОК 375

ДОДАТКИ 377

Конкуренція є одним із основних регулюючих механізмів у ринковій економіці, а стан її розвитку показує загальноекономічну ситуацію на внутрішньому ринку послуг в секторах транспортної та енергетичної інфраструктури України.

Розвиток конкуренції та демонополізація секторів транспорту і енергозабезпечення є одними з важливих завдань державного регулювання. З одного боку, наполегливі методи державного втручання спотворюють конкурентну ситуацію, штучно створюючи більш вигідні умови для окремих галузей, а з іншого – можуть використовуватися з метою проведення структурної перебудови секторів, допомоги нерентабельним галузям, перерозподілу ресурсів тощо.

Україна перебуває у процесі інтеграції у світові суспільно-економічні структури. Проте європейська економічна інтеграція є одним із визначальних факторів впливу на розвиток економіки України на сучасному етапі та має прояв у структурному та інституціональному реформуванні. Угода про асоціацію між Україною та ЄС визначає якісно новий формат цих відносин та слугує стратегічним орієнтиром системних соціально-економічних реформ в Україні, а транспортний та енергетичний сектори виступають одними з ключових сфер співпраці між Україною та ЄС. Крім цього, Україна включена до транспортної та енергетичної панелей «Східного партнерства», у рамках якої визначено основні напрями співробітництва ЄС з сусідніми регіонами.

Вдалий досвід реалізації об’єднаних транспортної та енергетичної політики ЄС доводить об’єктивну потребу України щодо подальшого розвитку вітчизняних секторів у контексті цих видів політики з опорою на національні інтереси. Метою подальшого розвитку міжмодальної конкуренції на ринку послуг транспортного сектора ЄС є зміна балансу між видами транспорту із наданням пріоритету залізничному та внутрішньому водному транспорту. Аналогічна мета визначена для транспортно-дорожнього

комплексу України з пріоритетом його інтеграції в Trans-European Transport Network (TEN-T).

Сучасний стан розвитку конкурентного середовища в галузях енергетичної інфраструктури свідчить про те, що в Україні досі повною мірою не сформовано економічні умови щодо розвитку конкуренції на ринках енергетичних ресурсів. Існує проблема вибору релевантного сучасним економічним реаліям механізму управління галузями енергетичної інфраструктури на державному та корпоративному рівнях. Зокрема, недостатньо вирішені проблеми збалансованого розвитку енергетичного сектора економіки в умовах ринкової трансформації, паритетності інтересів держави та енергетичного бізнесу.

Окреслена проблематика дозволила визначити мету, завдання, об’єкт та тему дослідження, вибір його теоретико-методологічної бази.

Необхідно зазначити, що окремі аспекти щодо розвитку конкуренції в секторах транспортної та енергетичної інфраструктури України досліджувалися у попередніх трьох темах відділу розвитку виробничої інфраструктури, а саме в НДР 2011–2013 рр. «Модернізація виробничої інфраструктури України» (ДР № 0111U004847); НДР 2014–2016 рр. «Розвиток інфраструктурних секторів як чинник реалізації пріоритетних напрямів економічної політики України» (ДР № 0113U003954); НДР 2017–2019 рр. «Інституціональне забезпечення функціонування виробничої інфраструктури України» (ДР № 0116U005855).

Метою роботи є обґрунтування напрямів вдосконалення державного регулювання в секторах транспортної та енергетичної інфраструктури на ринку послуг в Україні шляхом проведення оцінок розвитку конкуренції та рівня монополізації в цих секторах.

Необхідно зазначити, що ця монографія мала вийти на початку 2022 року, проте події, пов’язані з воєнною агресією РФ стосовно України та початком повномасштабного вторгнення на нашу територію, затримали вихід останньої у світ. Попри те, що деякі статистичні дані стосуються довоєнного

періоду, проведене дослідження конкурентної політики, удосконалення методики виміру та оцінки конкуренції в секторах інфраструктури та рекомендації щодо удосконалення державного регулювання конкурентних відносин для інфраструктурних секторів є актуальним.

У монографії здійснено оцінку рівня розвитку конкуренції і монополізації та наслідків державного регулювання на розвиток конкурентного середовища в секторах транспорту та енергетики. За її результатами надано пропозиції щодо шляхів оптимізації державного регулювання зазначених секторів на національному ринку послуг. Для цього досліджено глобальну конкуренцію як фактор підвищення ролі інфраструктури в соціально-економічному розвитку; забезпечення конкурентоспроможності роботи залізничного транспорту в умовах євроінтеграції; розвиток ринків пасажирських та вантажних залізничних і автомобільних перевезень та портових послуг морських портів Азово-Чорноморського басейну; підвищення рівня конкурентоспроможності надання послуг водним транспортом України. У звіті досліджено розвиток конкуренції в інфраструктурі систем забезпечення вуглеводнями, твердим паливом та електроенергією.

Практичне значення результатів дослідження полягає в тому, що вони викладені та узагальнені у вигляді конкретних рекомендацій щодо розвитку конкуренції на транспортних та енергетичних ринках, які можуть використовуватись при розробці політики та стратегій розвитку секторів транспортної та енергетичної інфраструктури.

Крім того, результатами дослідження можуть скористатися у своїй діяльності Міністерство інфраструктури, Міністерство енергетики та вугільної промисловості, Міністерство економічного розвитку і торгівлі, а також експерти та наукові працівники – при дослідженні енергетичних ринків, викладачі вищих навчальних закладів – при підготовці лекцій, спецкурсів і навчальних посібників з окресленої проблематики.

КОНКУРЕНЦІЯ ЯК ФАКТОР ПІДВИЩЕННЯ РОЛІ ІНФРАСТРУКТУРИ В СОЦІАЛЬНО-ЕКОНОМІЧНОМУ РОЗВИТКУ

1.1. Методологічні підходи до оцінки стану та ефективності змін конкурентного середовища в секторах економіки

Оцінці стану та ефективності змін конкурентного середовища має передувати аналіз конкуренції в певному секторі економіки/галузі, оскільки для підприємств необхідно оцінювати і знати свої конкурентні позиції на певному ринку. Такий аналіз дозволяє, зокрема:

– розробити заходи щодо підвищення конкурентоспроможності;

– вибрати партнерів для організації спільного випуску продукції;

– залучити інвестиції у перспективне виробництво;

– скласти програми виходу підприємства на нові ринки збуту.

У ході аналізу конкуренції використовується набір концепцій і методів, які допомагають відчути зміни умов виробництва і визначити характер і міць конкурентних сил. На основі аналізу приймаються рішення про існуючу ситуацію в галузі та привабливість галузі для інвестування. Суть аналізу виробництва і конкуренції зводиться до вирішення таких семи основних питань, як:

1) головні економічні характеристики галузі;

2) головні рушійні сили галузі, оцінка їх впливу в майбутньому та перспективи розвитку галузі;

3) оцінка сил конкуренції та конкурентних позицій конкуруючих підприємств;

4) аналіз найближчих конкурентів, визначення компаній, що мають найбільшу (найменшу) конкурентоспроможність;

5) до яких конкурентних кроків вдасться найімовірніший конкурент;

6) які головні чинники визначатимуть успіх або провал конкурентної боротьби;

7) наскільки приваблива галузь з точки зору перспективи досягнення рівня рентабельності вищого за середній.

Охарактеризуємо підходи до розкриття цих питань.

1. Аналіз конкуренції починається з виявлення основних економічних особливостей галузі. Галузь виробництва – це група підприємств та фірм, продукти яких мають переважно однакові властивості та конкурують між собою, маючи одних і тих же покупців. Для аналізу використовується стандартний набір чинників:

– розмір ринку;

– темпи зростання ринку і стадія життєвого циклу, на якій перебуває галузь (ранній розвиток, швидке зростання, зрілість, насичення, старіння і стагнація, скорочення ринку і продажів);

– масштаб конкуренції (локальний, регіональний, національний, група країн, глобальний);

– кількість підприємств-конкурентів та їх відносні розміри;

– число підприємств-покупців та їх відносний розмір;

– наявність вертикальної інтеграції в галузі;

– легкість або складність входу на ринок і виходу з ринку (вхідний і вихідний бар’єри);

– темпи технічного прогресу в галузі;

– ступінь диференціації продукції конкурентів (сильно диференційована, слабо диференційована або в основному ідентична);

– наявність фактора економії на масштабах виробництва, перевезення або масового збуту;

– чи є показник використання потужності вирішальним для досягнення низьких витрат виробництва;

– чи є досягнутий рівень продуктивності критичним для зниження витрат;

– потреби капіталу;

– рівень рентабельності в галузі порівняно із середнім по економіці.

2. Економічні умови галузі змінюються під дією особливого роду сил, які зумовлюють ту чи іншу зміну або стримують розвиток.

Найвпливовіші із цих сил називають **рушійними**, тому що вони визначають природу змін, що відбуваються у макросередовищі галузі.

Аналіз рушійних сил повинен дати розуміння того, що рухає розвитком галузі та в якому напрямі й якими темпами вона змінюватиметься.

Аналіз відбувається у два етапи:

1) визначення типу рушійних сил;

2) оцінка їх впливу на галузь.

До числа найбільш поширених рушійних сил належать такі.

Загальноекономічні тенденції

Зміни багаторічного темпу розвитку галузі. Різке збільшення довгострокового попиту, як правило, залучає нові фірми на певний ринок товарів і послуг, і навпаки. Таким чином, зміни попиту в бік зростання або падіння є причиною для галузевих змін, тому що вони впливають на такі чинники, як:

– баланс між галузевою пропозицією та купівельним попитом;

– структура ринку;

– інтенсивність конкуренції.

Зміни складу покупців та способів використання традиційної продукції галузі. Ці зміни виникають унаслідок:

– зміни вимог споживачів до сервісу;

– створення інших чи модифікації колишніх каналів збуту;

– розширення або звуження кола продукції, що випускається;

– збільшення або зменшення необхідного капіталу;

– зміни маркетингових тактик.

Поява нових продуктів з якісно іншими характеристиками. Оновлення продукту може розширювати ринок, стимулювати зростання попиту, збільшувати ступінь диференціації серед конкуруючих продавців. Коли ринок характеризується швидким поширенням нового або поліпшеного товару, відновлення продукту галузі є ключовою рушійною силою.

Зміни в технології, нові можливості виробляти більш високоякісну або дешевшу продукцію. Часті та важливі технологічні нововведення у способах виробництва можуть сильно змінювати питомі витрати виробництва, розмір інвестицій, мінімальний ефективний обсяг виробництва, викликати схильність до вертикальної інтеграції, збільшувати значення ефекту життєвого циклу товару.

Маркетингові нововведення, диференціація продукції, поява нових методів розподілу продукту. Якщо підприємства впроваджують нові ефективні методи торгівлі, то їх зусилля винагороджуються вибухом купівельного інтересу, збільшенням попиту на продукцію галузі й т.ін., що може істотно вплинути на умови конкуренції та позиції підприємств-суперників.

Прихід у галузі великих фірм або їх вихід із неї. Прихід крупного новачка може викликати «гру» не тільки з новими ключовими гравцями, а й за новими правилами. Вихід крупної фірми з галузі також зумовлює зміну галузевої структури за рахунок зменшення провідних компаній і розподілу споживачів.

Поширення технологічних знань і секретів виробництва. Якщо не існує сильного патентного захисту нових технологій, можливе швидке впровадження власних досягнень фірм у сфері технологій, що виступає важливою рушійною силою й сприяє конкуренції.

Зростаюча глобалізація галузі. Глобалізація є однією з основних рушійних сил у галузях:

– які базуються на природній сировині;

– для яких низький рівень витрат виробництва – вирішальний момент конкурентної боротьби;

– в яких одна або кілька зростаючих компаній, що ведуть агресивну політику, прагнуть завоювати надійні конкурентні позиції на ринках максимально можливого числа привабливих країн.

Зміни витрат виробництва та ефективності, наприклад під впливом зміни цін на сировину. При появі в галузі нових ефективних масштабів виробництва та ефектів життєвого циклу, що зменшують витрати на одиницю продукції, великі фірми отримують переваги і можуть примусити інші фірми до стратегій «формування зростання». Аналогічно різко зростаючі витрати на ключові ресурси можуть викликати зміну постачальників у пошуку більш привабливих цін або більш дешевих ресурсів/продуктів, які вигідно замінюють складові витрат.

Вплив регуляторних рішень і змін державної політики. Будь-які дії держави через свої інститути, включаючи регулювання господарських відносин, а також зміна державної політики взагалі, можуть докорінно вплинути на ринок і конкурентні умови.

Зміна суспільних поглядів і способу життя. Поява хвилюючих суспільство проблем, наприклад, соціального або екологічного характеру, зміна суспільних поглядів і способу життя можуть викликати великі зміни у галузі.

Зниження ступеня невизначеності та підприємницького ризику. Нові галузі характеризуються високим ступенем невизначеності та інвестиційного ризику, але з плином часу ситуація прояснюється і ризик знижується, що зумовлює приплив нових фірм. Фірми, які постали разом із галуззю, повинні бути готові захистити себе від потенційних нових великих конкурентів і модифікувати конкурентні стратегії.

Демографічні зміни. Зменшення чисельності населення можуть призвести до дефіциту трудових ресурсів.

Аналіз рушійних сил має велике практичне значення для розроблення стратегії компанії:

– по-перше, рушійні сили показують керівнику, які зовнішні фактори матимуть найбільший вплив на діяльність компанії протягом декількох наступних років;

– по-друге, керівник повинен оцінити характер і наслідки дії кожної рушійної сили на діяльність компанії, – іншими словами, він зобов'язаний передбачити напрям і міру впливу рушійних сил на цю галузь;

– по-третє, керівник, який розробляє стратегію, повинен обрати стратегію, що враховуватиме характер впливу рушійних сил на галузь.

3. Оцінка сил конкуренції та конкурентних позицій конкуруючих підприємств.

Ключовим етапом оцінки є дослідження процесу галузевої конкуренції, основного джерела тиску, який чинять конкуренти на позицію фірми. Без аналізу процесу галузевої конкуренції – особливостей конкурентної боротьби і «правил ведення гри» – керівництво фірми не зможе розробити стратегію, успішну з погляду конкуренції.

Незважаючи на існуючі галузеві відмінності, власне процес конкуренції в різних галузях мало чим відрізняється. При оцінці сил конкуренції використовується **модель Майкла Портера**, коли конкуренція у будь-якій галузі є взаємодією **п'яти конкурентних сил, таких як**:

А) конкуренція серед існуючих у галузі фірм;

Б) потенційна загроза входу в галузь нових конкурентів;

В) спроби компаній інших галузей, що виробляють товари-замінники, розширити коло споживачів своїх товарів;

Г) торгова міць і «важіль» постачальників факторів виробництва;

Д) торгова міць і «важіль» споживачів продукції галузі.

Модель п'яти конкурентних сил вкрай корисна при проведенні систематичних оцінок тиску конкуренції на ринку не лише тому, що є широко поширеним методом аналізу, а й через відносну простоту.

А. Найпотужнішою серед п'яти конкурентних сил є конкуренція серед існуючих у галузі фірм. Вона проявляється у прагненні конкуруючих підприємств поліпшити свою ринкову позицію, у наступальних діях з метою піднятися над конкурентами або перемогти окремого конкурента, у захисних кроках з метою відстояти займані позиції.

Основним питання є: яким чином компанія може домогтися переваги над суперниками? Успіх стратегії однієї фірми залежить від конкурентної потужності та стратегії конкуренції фірм-суперників. Як тільки фірма робить якийсь стратегічний крок, то конкуренти завжди можуть відповісти зустрічними оборонними чи наступальними контркроками. Таким чином, конкуренція являє собою гру стратегій, кроків і контркроків.

Конкурентні війни між продавцями можуть набувати різних форм і напрямів. Інструментами внутрішньогалузевої конкуренції є: ціни, якість продукції, зовнішній вигляд продукції та упаковки, гарантії та гарантійне обслуговування, додаткові послуги, реклама, здатність до реалізації досягнень науково-технічного прогресу, міць власної або партнерської розподільної та дилерської роздрібних мереж та інші. Завдання цього етапу аналізу – дати загальну характеристику внутрішньогалузевого суперництва, визначити правила, за якими вона відбувається у певній галузі, та оцінити сили внутрішньогалузевої конкуренції на нинішній момент і в перспективі.

Важливе значення мають два основних принципи ведення конкурентної боротьби:

– використання потужної стратегії конкуренції однією компанією посилює тиск конкуренції на інші компанії;

– методи використання конкурентами зброї у ході відповідних маневрів визначають «правила конкуренції» та вимоги успіху в галузі.

Після вивчення специфічних правил конкуренції в галузі керівництво може оцінити власні конкурентні можливості. Існує цілий ряд **факторів, які впливають на рівень конкуренції:**

1) конкуренція посилюється в міру зростання числа конкурентів і в міру вирівнювання їх потужності та розмірів;

2) конкуренція посилюється в міру уповільнення зростання попиту на продукцію галузі;

3) конкуренція стає інтенсивнішою, коли галузеві умови підштовхують суперників до зниження ціни;

4) конкуренція зростає, якщо витрати, які несе споживач при зміни одного продавця на іншого, низькі;

5) конкуренція зростає, коли один або кілька конкурентів незадоволені своєю позицією на ринку і роблять кроки щодо розширенню своїх позицій за рахунок інших конкурентів;

6) конкуренція посилюється пропорційно розміру винагороди за успішний стратегічний крок;

7) конкуренція значно інтенсивніша, коли витрати на те, щоб піти з галузі, вища за витрати, пов’язані з продовженням конкурентної боротьби;

8) інтенсивність конкуренції стає непостійною і непередбаченою, коли зростає гнучкість конкурентів щодо вибору стратегії підбору кадрів, пріоритетів корпорації, ресурсів, країн;

9) конкуренція посилюється, коли потужні компанії з інших галузей купують слабкі фірми певної галузі та агресивно намагаються перетворити їх на лідерів.

Інструментами внутрішньогалузевої конкуренції є: ціни, якість продукції, зовнішній вигляд продукції та упаковки, гарантії, додаткові послуги, реклама, здатність до реалізації нововведень, надійність власної або партнерської розподільної мережі та інші. На цьому етапі аналізу завдання полягає в загальній характеристиці внутрішньогалузевого суперництва, визначенні правил, за якими вона ведеться в галузі, та оцінці сили внутрішньогалузевої конкуренції наразі та в перспективі.

Б. Наступна конкурентна сила – можливість появи в галузі нових фірм. Це загрожує такими серйозними наслідками, як зниження прибутковості

галузі, боротьбі за переділ ринків, збільшення маркетингових витрат. Масштаби загрози появи нових фірм залежить від рентабельності галузі по відношенню до середньої в економіці та від наявності та значущості вхідних бар'єрів. Вхідні бар'єри становлять перешкоди, які необхідно подолати для успішної конкуренції, створивши для цього необхідні резерви, і зазвичай вони не існують для фірм усередині галузі.

До вхідних бар'єрів відносяться:

1) економія на масштабах. Якщо цей фактор в галузі діє, то новачкові необхідно відразу ж виходити на великі обсяги, щоб бути конкурентоспроможним. Це вимагає серйозних капіталовкладень і наявності організаційного досвіду;

2) труднощі доступу до виробничого досвіду, технологічних і спеціальних ноу-хау;

3) відданість покупця торговій марці;

4) велика потреба в капіталі, не пов'язана з економією на масштабі;

5) невигідне становище за рівнем витрат, яке не залежить від обсягу виробництва (специфічні галузеві переваги вже діючих фірм, які апріорі забезпечують їм можливості більш низьких витрат). Наприклад, це може бути пов'язано з доступом до сировини або інших ресурсів або з найбільш вигідним місцем розташування;

6) доступ до каналів розподілу. Існуючі фірми так чи інакше намагаються прив'язати до себе учасників каналів розподілу, що створює додаткові складнощі новачкам;

7) державна політика регулювання щодо галузі.

8) міжнародні торговельні обмеження.

В. Конкурентна сила продуктів-замінників, яка виявляється в декількох напрямах:

– по-перше, наявність легкодоступних товарів-замінників встановлює стелю цін, за якими виробники продукції певної галузі можуть продати свої

товари, щоб не дати споживачам можливості переключитися на товари-замінники і не викликати ерозію ринку;

– по-друге, наявність товарів-замінників неминуче наштовхує споживачів на порівняння якісних параметрів і цін пропонованих товарів з товарами-замінниками;

– по-третє, інтенсивність конкуренції залежить від того, наскільки важко чи дорого споживачам продукції галузі перейти на продукти-замінники.

Г. Сила тиску постачальників залежить від умов, які склалися на ринку товарів, які вони пропонують. Сила конкуренції постачальників слабшає, якщо:

– вони поставляють товари стандартні, які наявні на вільному ринку;

– якщо існують гарні товари-замінники і перейти на них неважко і недорого;

– благополуччя постачальника залежить від благополуччя споживача.

Сила тиску постачальників на споживачів зростає, якщо:

– наслідки збільшення цін не можна повністю перекласти на плечі покупців товарів і послуг, що виробляються галуззю;

– пропонована постачальниками продукція: становить значну частину галузевих витрат виробництва, відіграє вирішальну роль у галузевому виробничому процесі, істотно впливає на якість кінцевого продукту;

– споживачам продукції певного постачальника важко чи задорого переключитися на іншого постачальника;

– продукція, що поставляється постачальниками, для споживачів дешевша за налагодження власного виробництва;

– постачальники з якоїсь причини не мають можливості або бажання поставляти продукцію необхідної якості.

Д. Конкурентна сила покупців також може ранжуватися від сильної до слабкої і залежать:

– від масштабів покупця і розмірів покупки. Чим крупніший покупець і чим більший розмір його покупки, тим менш зговірливий він із продавцем;

– витрат на переключення на товари-замінники. Якщо ці витрати невеликі, то покупці мають більшу гнучкість і задовольняють свої потреби, як правило, звертаючись відразу до декількох продавців, що надає їм додаткові переваги на переговорах із продавцями;

– величини диференціації продукції. Якщо вироблений продукт стандартний, то покупцю набагато легше не тільки знайти продавців товарів-замінників, а й переключитися з одного продавця на іншого без особливих витрат.

Найбільш негативна конкурентна ситуація в галузі складається, коли конкуренція серед функціонуючих фірм сильна, вхідні бар'єри низькі, конкуренція з боку товарів-замінників сильна, а постачальники і споживачі мають достатню силу, щоб впливати на ситуацію в галузі, домагаючись своєї мети. Однак, навіть коли всі п'ять сил конкуренції значні, галузь може зберігати привабливість для окремих фірм, яким у рамках своїх стратегій вдається захистити свої позиції.

Вдала стратегія повинна вирішувати два завдання щодо сил конкуренції:

– якомога сильніше ізолювати своє підприємство від негативного впливу галузевих сил конкуренції;

– використовувати сформовану в галузі ситуацію і правила гри на свою користь.

Модель **п'яти сил конкуренції** допомогає систематизувати існуючі тенденції у конкурентному русі. Аналіз конкуренції передбачає оцінку величини кожної з п'яти сил, а їх рівнодійна визначає рівень конкуренції на певному ринку товарів і послуг.

Щоб впоратися з силами конкуренції, стратеги – керівники компаній на основі попереднього глибокого аналізу загальної картини конкуренції в галузі крізь призму п'яти сил конкуренції розробляють підходи, які дозволяють:

– ізолювати, наскільки це можливо, фірму від п’яти сил конкуренції;

– змінити правила конкуренції на користь своєї компанії;

– зайняти сильну позицію, з якої можна буде «керувати» ходом конкуренції.

Отже, оцінка рівня конкуренції дозволяє скоригувати та оптимізувати конкурентну стратегію компаній, що працюють на ринку. На рівні ж державного управління оцінка рівня конкуренції дає змогу більш обґрунтовано визначати й оцінювати заходи державної підтримки підприємництва, знаходити нові шляхи й підходи до вирішення цього питання, що особливо актуально для української економіки.

Під **рівнем конкуренції** мається на увазі відсоток впливу підприємств однієї галузі на розвиток усього бізнесу через прагнення до власного лідерства.

Розглянемо **підходи до оцінки конкуренції**.

Всі методи, які використовуються для оцінки конкуренції, можна розділити на дві групи:

– диференціальні, які використовуються в основному при оцінці одиничного (основного) показника;

– комплексні (інтегральні), що дозволяють оцінити систему показників.

При визначенні типу ринкової структури слід переважно використовувати прямі й непрямі показники «ринкової влади».

Прямі показники відображають рівень впливу компанії на галузь. Непрямі показники дають можливість охарактеризувати ситуацію загалом.

На сьогоднішній день немає загальноприйнятої методики оцінки рівня конкуренції. Також спостерігається складність в отриманні достовірної інформації і висока вартість дослідження.

Оскільки конкуренція – явище багатогранне і його вивчення стратегічно важливе, його неможливо оцінити за одним параметром, необхідно розглядати та аналізувати комплекс показників.

З урахуванням зазначеного розглянемо деякі **методи оцінки рівня конкуренції.**

У практиці антимонопольного регулювання різних країн використовувались такі показники або коефіцієнти[1]: коефіцієнт концентрації, коефіцієнт Герфіндаля – Гіршмана, коефіцієнт Лінда, коефіцієнт Джині, коефіцієнт Лернера, коефіцієнт Холла – Тайдмана (коефіцієнт Розенблюта), коефіцієнт відносної концентрації, коефіцієнт ентропії, коефіцієнт дисперсії логарифмів частки продукції фірми на ринку тощо. Рівні зазначених показників характеризують з різних сторін специфіку розподілу обсягів виробництва та продажів між суб'єктами господарювання досліджуваної галузі або відповідного ринку. Також ці показники є основою оцінки можливості впливу будь-якого господарюючого суб'єкта на ринок, тобто на умови обігу товарів, на рівень цін, рівень задоволення попиту населення при визначених рівнях цін на товари.

Традиційно для характеристики **структури ринку**, виявлення рівня монополізації та рівня інтенсивності конкуренції використовуються показники концентрації, такі, як *індекс концентрації, коефіцієнт Герфіндаля – Гіршмана та коефіцієнт відносної концентрації*. Для більш глибокої оцінки нерівномірності розподілу часток ринку інколи використовуються специфічні показники – *коефіцієнт ентропії, дисперсія логарифмів ринкових часток та індекс Холла – Тайдмана*.

При визначенні **рівня монопольної влади фірм** у світовій практиці використовується *індекс максимальної частки, коефіцієнт Джині та крива Лоренца*.

Питання **взаємозв'язку монопольної влади та рівня концентрації** на ринку є одним з базових у ринкових дослідженнях, тому основну увагу потрібно зосередити на показниках, що використовуються для характеристики, з одного боку, ринку, з іншого – ринкової влади фірм.

[1] Коуз Р. Фирма, рынок и право / пер. с англ. Москва: Новое изд-во, 2007. 224 с.; Економічна енциклопедія: у 3-х т. / редкол. С. В. Мочерний (відп. ред.) та ін. Т. 1. Київ: Видавничий центр «Академія», 2000. 864 с.

Індекс концентрації (абревіатура **CR** від початкової англійської назви Concentration ratio) – це показник, що відображає суму ринкових часток обраної кількості найбільших за обсягами фірм, які діють на ринку. Верхньою межею цього індексу є 100, що означає повну монополізацію ринку. У цьому сенсі не визначене поняття «обрана кількість» гравців ринку. Для уточнення цієї кількості великих гравців ринку цей показник подається з цифрою, що визначає цю кількість, наприклад, CR2, CR5 або CRn, що означає розгляд питомої ваги на ринку двох , п'яти або *n* фірм.

Індекс концентрації розраховується за формулою:

$$CR_n = \sum_{i=1}^{n} S_i \qquad (1)$$

де CR_n – індекс концентрації *n*-ої кількості великих суб'єктів господарювання на ринку;

Si – частки на ринку найбільших компаній.

У розгорнутому вигляді цю формулу можна представити як:

$$CR_n = S_1 + S_2 + ...S_n \qquad (2)$$

CR може коливатись у діапазоні від 0 до 100%. Так, для ринку досконалої конкуренції коефіцієнт концентрації наближатиметься до 0%, для чистої монополії – до 100%. Очевидно, що його значення монотонно зростатиме із збільшенням кількості найбільших фірм. Тобто інтерпретується значення показника таким чином: чим вищий CR, тим сильнішою є ринкова влада найбільших фірм, сильнішим ступінь концентрації на ринку і менш конкурентним або більш монополізованим буде ринок.

Головний <u>недолік</u> індексу CR полягає у його нечутливості до різних варіантів розподілу часток між конкурентами на ринку, тобто, з одного боку, індекс концентрації враховує арифметичну суму питомої ваги на ринку великих фірм, але при цьому він не відображає розподілу зазначених часток між фірмами на ринку, які враховувались при розрахунку індексу. Наприклад, при аналізі рівня концентрації на ринку чотирьох основних суб'єктів господарювання із загальною часткою ринку у 92% (CR4 = 92)

зазначений результат може бути сформований у результаті різного розподілу внеску кожного суб'єкта господарювання. Один з варіантів розподілу має вигляд: 23 + 23 + 23 + 23 = 92, інший варіант (зі значною перевагою одного учасника) може мати вигляд: 70 + 10 + 6 + 6 = 92, який характеризує зовсім іншу ситуацію на ринку та обумовлює інші засоби та механізми впливу на ринкову ситуацію для досягнення визначених цілей розвитку галузі та економіки. У другому умовному прикладі представлено варіант з наявністю фактичної монополізації ринку, що потребує застосування заходів антимонопольного та конкурентного регулювання.

На нашу думку, через свою недосконалість цей індекс може використовуватись лише як грубий індикатор або у поєднанні з іншими показниками концентрації.

Більш інформативним є **частковий індекс концентрації**, який розраховується як співвідношення обсягів виробництва (продажу) декількох фірм-лідерів до загального обсягу виробленої (проданої) продукції усіма учасниками ринку.

Так, у США та Франції з цією метою використовуються часткові показники – CR4, CR8, CR20, CR50 і CR100, у Німеччині, Великій Британії та Канаді – CR3, CR6 і CR10, у Росії та Україні – CR3, CR4, CR6, рідше CR8.

У вигляді формули індекс (у нашому випадку для трьох фірм) можна подати таким чином:

$$CR_3 = (q_1 + q_2 + q_3)/Q*100 \qquad (3)$$

де q_1, q_2, q_3 – обсяги виробництва (продажу) великих фірм;

Q – загальний обсяг виробництва (продажу) певного товару.

Головний недолік цього коефіцієнта, як і попереднього, полягає в його нечутливості до різних варіантів розподілу часток між конкурентами на ринку. Наприклад, CR3 = 85% залежно від різних варіантів розподілу часток може виглядати таким чином: 30 + 35 + 20 або 80 + 3 + 2.

Зазначимо, що нині часткові показники концентрації використовуються як антимонопольними органами з метою виявлення можливостей для змови,

картелювання та встановлення єдиної цінової політики, так і в практичній маркетинговій діяльності при вивченні конкурентного середовища[2].

Недосконалість індексу концентрації для характеристики потенціалу ринкової влади фірм пояснюється тим, що він не відображає розподілу часток як усередині групи найбільших фірм, так і за її межами – між фірмами-аутсайдерами. Для вирішення цієї проблеми в країнах ЄС використовується **індекс Лінда** (I_L), запропонований співробітником Комісії ЄС в Брюсселі Ремо Лінда. Як і у випадку з індексом концентрації CR, індекс Лінда розраховується лише для кількох найбільших фірм, тому він також не враховує ситуації на так званій «околиці» ринку. Однак, на відміну від індексу концентрації, він орієнтований на врахування відмінностей у «ядрі» ринку. Індекс Лінда дає змогу визначити, скільки фірм (і які саме) посідають домінуюче становище на ринку. Для цього індекс розраховується поетапно: спочатку для двох найбільших фірм, потім для трьох і так доти, доки не порушиться безперервність функції (тенденція зниження індексу не зміниться тенденцією його збільшення). Це порушення безперервності показує, що остання додана до розрахунку фірма має суттєво меншу частку ринку, ніж будь-яка з попередніх.

Наприклад, для двох найбільших фірм індекс Лінда буде дорівнювати відсотковому співвідношенню їх ринкових часток:

$$I_{L(2)} = D_1 / D_2 * 100\% \quad (4)$$

де $I_{L(2)}$ – індекс Лінда для двох фірм;

D_1 і D_2 – ринкові частки 1-ої та 2-ої фірм відповідно.

Якщо D_1 = 60%, D_2=30 %, то $I_{L(2)}$ = 200%.

Індекс Лінда для трьох фірм D_1, D_2, і D_3 визначається як середнє арифметичне двох співвідношень:

[2] Портер М.Э. Конкурентная стратегия: методика анализа отраслей и конкурентов / пер. с англ. Москва: Альпина Бизнес Букс, 2005. 454 с.;
Кизим Н.А., Горбатов В.М. Концентрация экономики и конкурентоспособность стран мира. Харьков: ИД «ИНЖЭК», 2005. 216 с.

– відношення частки фірми-лідера до середнього арифметичного часток другої і третьої за розмірами фірм;

– відношення середнього арифметичного часток двох найбільших фірм до частки третьої за розмірами фірми.

$$I_{L(3)} = 0{,}5\ \{[\ D_1 / (D_2 + D_3) / 2] + [0{,}5\ (D_1 + D_2) / D_3]\} * 100\% \qquad (5)$$

Аналогічно індекс Лінда визначається для чотирьох фірм D_1, D_2, D_3 і D_4 – як середнє арифметичне трьох співвідношень:

– відношення частки фірми-лідера до середнього арифметичного часток трьох наступних за розміром фірм;

– відношення середнього арифметичного часток двох найбільших фірм до середнього арифметичного часток третьої і четвертої фірм;

– відношення середнього арифметичного часток трьох найбільших фірм до частки четвертої фірми.

Можна констатувати, що індекс Лінда дійсно усуває недоліки індексу концентрації, відображаючи розподіл часток ринку саме між найбільшими фірмами, а не тільки співвідношення часток найбільших фірм і всіх інших продавців.

Ще однією успішною спробою усунення недоліків індексу концентрації є застосування **індексу Герфіндаля – Гіршмана,** позначається за абревіатурою від початкової англійської назви як **HHI** (Herfindahl-Hirschman index). Основне призначення HHI полягає не у визначенні частки ринку, контрольованої декількома найбільшими фірмами, а у характеристиці розподілу «ринкової влади» між усіма суб’єктами досліджуваного ринку.

Визначення індексу HHI використовується при аналізі рівня конкуренції та враховує частку кожного з учасників на ринку. Порядок його розрахунку полягає у визначенні суми квадратів частки кожного суб’єкта на ринку або в галузі та розраховується за формулою:

$$HHI = \sum_{i=1}^{N} S_i^{\ 2} \qquad (6)$$

або:

$$HHI = S_1^{\ 2} + S_2^{\ 2} + ...S_n^{\ 2} \qquad (7)$$

Ринкові частки фірм можуть виражатися в частках або у відсотках. У першому випадку HHI набуватиме значення від 0 до 1, у другому – від 0 до 10000. В ідеальному випадку досконалої конкуренції, коли на ринку нескінченно багато продавців, кожен з яких контролює незначну частку ринку, індекс Герфіндаля – Гіршмана наближатиметься до нуля. Коли ж на ринку діє лише одна фірма-монополіст, значення HHI дорівнюватиме 1 (або 10 000), це стан ринку «чистої монополії». У випадку функціонування на ринку двох фірм з рівними частками ринку, індекс HHI буде мати значення 5000 (50^2 + 50^2), трьох фірм – 3333 (33^2+33^2+33^2). Для ринку з сильною конкуренцією, де, наприклад, діють 100 фірм, частка кожної з яких дорівнює 1%, HHI буде дорівнювати 100 (або 0,01). Ринок з десятьма діючими на ньому фірмами з однаковим розміром ринкових часток покаже, що HHI дорівнює 1000 (або 0,1). <u>Отже, що більше значення індексу Герфіндаля – Гіршмана, то вища концентрація продавців на ринку, і навпаки, що менших значень набуває індекс Герфіндаля – Гіршмана, то сильнішою є конкуренція на ринку та менша концентрація і ринкова влада фірм.</u>

Арифметично показник індексу HHI можна розрахувати ще за формулою:

HHI = 10000/n (8),

де n – кількість діючих суб’єктів господарювання на ринку з рівними частками продукції на ринку.

Результати цього аналізу можна інтерпретувати таким чином: значення індексу HHI реагує на кількість суб’єктів господарювання, що здійснюють господарську діяльність на ринку – збільшується з підвищенням рівня монополізації ринку та, навпаки, зменшується у випадку зменшення концентрації на означеному ринку.

Загальноприйнятою є така <u>інтерпретація індексу Герфіндаля – Гіршмана:</u>

HHI< 1000 – слабоконцентрований ринок (висока конкуренція);

1000<HHI<1800 – помірно концентрований ринок (середня конкуренція);

HHI>1800 – висококонцентрований ринок (низька конкуренція, загроза монополізації).

Основним недоліком індексу Герфіндаля – Гіршмана є те, що його точний розрахунок потребує наявності повної аналітичної бази про всіх учасників ринку, збір якої у вітчизняних реаліях часто буває проблематичним.

При антимонопольному регулювання на основі значень індексу HHI приймається рішення щодо можливості злиття та поглинання в галузі.

У США з 1982 р. законодавчо затверджено визначення рівня концентрації та монополізації ринку за допомогою двох індексів (індексу концентрації ринку та індексу Герфіндаля – Гіршмана), які є важливими показниками-критеріями оцінки припустимості злиття та поглинання фірм та дієвими інструментами антимонопольного регулювання. Наприклад, значення індексу HHI <= 1000 свідчить про можливість безперешкодного здійснення господарських дій щодо злиття та поглинання. Значення HHI в діапазоні від 1000 до 1800 свідчить про припустимість прийняття рішень щодо злиття та поглинання. У випадку перевищення значення HHI над 1800 обов’язково необхідне рішення Департаменту юстиції (який приймає рішення щодо доцільності укрупнення фірм) щодо можливості злиття та поглинання у галузі.

За значеннями двох індексів у США виділяють три види ринків:

вид I – ринки з низьким рівнем концентрації, які характеризуються значеннями індексів: CR < 45%; HHI < 1000;

вид II – ринки з поміркованим рівнем концентрації: 45 % < CR < 70%; 1000 < HHI < 1800;

вид III – ринки з високим рівнем концентрації: 70% < CR < 100%; 1800 < HHI < 10000

Узагальнюючи викладене вище, можна констатувати, що кожен розглянутий індикатор концентрації має переваги і недоліки. На наш погляд, найбільш інформативним з точки зору відображення реальної ринкової ситуації є індекс Герфіндаля – Гіршмана, однак при великій кількості суб'єктів ринку його розрахунок ускладнений. Індекс Лінда також легко розрахувати, але він відображає концентрацію тільки серед найбільших компаній на ринку, тобто дає змогу визначити розподіл ринкової влади в олігополістичному ядрі.

Інколи досить складно зібрати необхідні фактичні дані. У таких випадках можна використати методику, що включає **експертну бальну оцінку рівня конкуренції** [3].

Сутність цієї методики полягає в оцінці експертним методом за двобальною шкалою (0–2) основних чинників, які більшою мірою впливають на рівень конкуренції. Експертами можуть виступати органи державної статистики, учасники ринку, незалежні аналітичні компанії.

Ця методика розрахунку рівня конкуренції включає такі етапи:

1) визначення рівня ринкової концентрації, що визначається за такою системою показників:

– індекс концентрації – використовується, щоб виявити, яку частину ринку займають великі організації;

– індекс Герфіндаля – Гіршмана – використовується, щоб оцінити ступінь нерівномірності розподілу часток компаній у галузі. Якщо його значення коливається в межах від 0 до 1000, то ринок є слабо концентрованим (висока конкуренція); в межах від 1000 до 1800, то ринок є помірно концентрованим; понад 1800, то ринок висококонцентрований (низька конкуренція, загроза монополізації).

– індекс ентропії – відображає нерівномірність загального обсягу продажів між компаніями в галузі;

[3] Конкурентоспроможність підприємства : оцінка рівня та напрями підвищення: монографія / за заг. ред. О. Г. Янкового. Одеса: Атлант, 2013. 470 с.

– коефіцієнт дисперсії ринкових часток – показує відхилення частки кожної компанії по галузі;

– коефіцієнт Джині – характеризує ринкову концентрацію компаній. Цей коефіцієнт дорівнює нулю, коли на ринку всі компанії одного розміру і 1 – у разі наявності домінування;

2) визначення рівня рентабельності. Якщо рентабельність компанії на ринку середня в досліджуваній області, присвоюється 1 бал; якщо рентабельність відхиляється в меншу сторону на понад 10% ,присвоюється 2 бали; якщо відхилення в більшу сторону на понад 10%, присвоюється 0 балів;

3) визначення нестратегічних бар'єрів, таких як економічні та адміністративні обмеження;

4) визначення стратегічних бар'єрів, таких як стратегія поведінки діючих на ринку підприємств, наявність серед діючих на ринку компаній вертикально інтегрованих господарюючих суб'єктів.

Інтерпретація результатів:

– ринок є конкурентним, якщо підсумковий бал дорівнює 10;

– рівень конкуренції середній, якщо підсумковий бал перебуває в інтервалі від 5 до 9;

– конкуренцію прийнято називати нерозвиненою, якщо бал перебуває в інтервалі від 0 до 4.

Ця методика дозволяє оцінити основні найбільш важливі фактори, що впливають на рівень конкуренції.

На сьогоднішній день з урахуванням динамічних змін зовнішнього середовища найбільш доцільною є комплексна оцінка рівня конкуренції. Також необхідно враховувати специфіку кожного конкретного ринку і відповідно до специфіки вибирати методику оцінки. У свою чергу важливо оцінювати ступінь впливу держави на рівень конкуренції в галузі.

Оцінка рівня конкуренції і його подальший аналіз дозволяє робити судження про привабливість галузі для інвестицій, визначати майбутні загрози і можливості, а також прогнозувати розвиток цього ринку в цілому.

Конкуренція присутня майже в усіх сферах діяльності, це найочевидніший фактор зовнішнього середовища підприємства. Аналіз конкурентів необхідний для визначення меж, в яких можливе стратегічне просування конкурентів, а також для оцінки можливої реакції і стратегічного потенціалу конкурентів. Здійснення такого аналізу пов'язане з обробкою великого обсягу інформації, яку необхідно зібрати, узагальнити і на її основі зробити відповідні висновки.

Джерела інформації можуть бути найрізноманітніші:

• статистичні данні;

• прайс-листи;

• засоби масової інформації;

• каталоги, проспекти, експонати виставок, інші рекламні матеріали;

• річні звіти фірм, думки експертів і покупців, навіть промислове шпигунство.

Отримання такої інформації, її коригування, ведення бази даних – завдання самого підприємства. Але навіть при добре поставленій роботі з інформацією у ряді випадків отримати реальну інформацію просто неможливо. Це відноситься, наприклад, до невизначеності зміни зовнішньої ситуації або до даних щодо структури витрат конкурентів, які, як правило, є їхньою комерційною таємницею. У цьому випадку все одно необхідно спробувати виробити деяку оцінку таких даних. Щодо зовнішнього середовища це може бути прогноз або сценарій розвитку ситуації, щодо конкурентів – експертні оцінки. Ступінь наближення цих оцінок до дійсності значною мірою залежить від досвіду і кваліфікації управлінського персоналу підприємства. Важливою є сама наявність таких оцінок, оскільки це дає можливість перевірити їх обґрунтованість, відстежуючи дії конкурентів або події в зовнішньому середовищі, і, користуючись новими даними, коригувати

початкові оцінки, наближаючи їх до дійсності. Таким чином, інформація, що використовується, часто має оціночний характер, але це не повинно слугувати перешкодою самій спробі створення такого аналізу. Краще мати якусь стратегію, ніж не мати ніякої.

1.2. Фактори впливу на розвиток конкурентного середовища в інфраструктурних секторах економіки

В умовах глобалізації та політики лібералізації забезпечення відкритості національних ринків та їх подальша інтеграція/дезінтеграція відбувається шляхом створення митних союзів та інших форм міждержавної економічної взаємодії. Для досягнення відповідних зазначеним тенденціям результатів ***стан сучасного національного ринку інфраструктурних послуг*** вимагає перегляду механізму взаємодії та ефективності функціонування підприємств, зокрема тих, що надають послуги в інфраструктурних секторах економіки України, оскільки проблема монополізму в цих секторах економіки залишається однією з істотних у вітчизняній економіці. Її витоки успадковані ще від планової економіки, в рамках якої влада прагнула до будівництва великих підприємств, щоб отримати економію на масштабі. На більшості вітчизняних ринків діють чинники, які здатні уповільнювати або навіть блокувати конкуренцію, в тому числі: невелика кількість незалежних компаній на ринку, скорочення кількості незалежних компаній; прискорене зростання найбільших компаній з великою часткою державної власності; наявність надлишкових потужностей, відносна технологічна однорідність учасників ринку, низька наукоємність продукції, значна роль в економіці природних монополій та обмеження з їх боку доступу на ринок іншим учасникам; більш швидкий порівняно з іншими темп зростання рентабельності деяких компаній.

У цій роботі ми відштовхуємося від того, що «*конкурентне середовище галузі* – це відносна самостійна частина ринкового середовища, що являє

собою сукупність передумов та факторів, в яких діють виробники однорідної специфічної продукції та їх відносин, що складаються з приводу суперництва за найкращу пропозицію капіталу». Враховуючи, що конкурентне середовище перебуває під дією учасників конкурентної боротьби, органів державного управління, воно, постійно змінюючись, може розвиватися в напрямі монополізації, тому необхідне постійне вивчення динаміки розвитку конкурентного середовища на галузевому рівні. У рамках цього дослідження це здійснено щодо галузевих інфраструктурних ринків, на яких виробляються та споживаються послуги, з урахуванням як просторового, так і часового факторів, а також сукупності ***функціонального, поведінкового та інституціонального підходів***.

Процес формування конкурентного середовища залежить від факторів як ендогенного, так і екзогенного характеру (рис. 1.1).

Ендогенні фактори обумовлені процесами, що відбуваються в конкурентному середовищі галузі та країни. Серед них:

– інституційно-правові, що характеризують рівень лібералізації діяльності в галузі та *регламентують конкурентне середовище на макро- та мікро- рівнях*;

– адміністративні (процедура реєстрації підприємств, ліцензування, надання приміщень і земельних ділянок, квотування);

– організаційні (ринкова інфраструктура, рівень організованості та відкритості ринків праці, капіталу, інвестиційних товарів і технологій);

– структурні (наявність альянсів між уже існуючими на ринку структурами, а також їх вертикальна або горизонтальна інтеграція);

– природні та екологічні (природні ресурси і необхідність охорони навколишнього середовища);

– фактори неправового характеру (недобросовісна конкуренція та кримінальний вплив на ринок).

Екзогенні фактори характеризують вплив зовнішнього середовища на конкурентне середовище на рівні діяльності галузі та країни:

– *фактори глобалізації та лібералізації*–- вимоги Світової організації торгівлі (Генеральна угода про торгівлю послугами) та вимоги Угоди про асоціацію між Україною та ЄС, що складаються з пакета директив Європейського Союзу.

Рис. 1.1. Систематизація факторів формування та розвитку конкурентного середовища на ринках інфраструктурних послуг

Джерело: розроблено автором.

Загалом викладені вище фактори в сукупності визначають інституційну основу конкурентного середовища.

Інституціональна основа розвитку ринкового середовища в Україні поділяється на два етапи.

Перший етап починається з прийняттям 18 лютого 1992 р. Закону України «Про обмеження монополізму і недопущення недобросовісної

конкуренції в підприємницькій діяльності»[4]. Ухвалення такого Закону активізувало діяльність щодо створення антимонопольних органів, яка бере свій початок із ухваленням у 1993 р. Закону України «Про Антимонопольний комітет України», що визначив статус спеціального державного органу, створеного для здійснення державного контролю за дотриманням антимонопольного законодавства; захисту законних прав та інтересів підприємців і споживачів шляхом вживання заходів щодо попередження і припинення порушень антимонопольного законодавства, накладення стягнень за ці порушення в межах своїх повноважень; вирішив питання матеріально-технічного та соціально-економічного забезпечення діяльності Комітету[5]. Зокрема, саме Комітетом було ініційовано і в основному розроблено *Державну програму демонополізації економіки та розвитку конкуренції на 1993–1995 роки*, схвалену Верховною Радою України 21 грудня 1993 р.[6]. Ним же було розроблено практично нову редакцію Закону України «Про обмеження монополізму та недопущення недобросовісної конкуренції у підприємницькій діяльності» у вигляді Закону України «Про захист від недобросовісної конкуренції», ухваленого 7 червня 1996 р.[7], а також розроблення та прийняття низки нормативно-правових документів, що забезпечили контроль за дотриманням антимонопольних вимог у процесі приватизації, при прийнятті рішень органами влади та управління. Таким чином були закладені підвалини організаційно-правових механізмів запобігання монополізації товарних ринків у процесі економічної концентрації. Основні нормативно-правові акти регулювання конкуренції в економіці України наведено у ***Додатку А.***

---

[4] Зазначений закон втратив чинність у 2002 році.

[5] Закон України «Про Антимонопольний комітет України» від 26.11.1993 р. № 3660-XII.

[6] Постанова ВРУ «Про державну програму демонополізації економіки та розвитку конкуренції на 1993–1995 роки» від 21.12.1993 р. № 3757-XII. URL: https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/3757-12#Text

[7] Закон України «Про захист від недобросовісної конкуренції» від 07.06.1996 р. № 237/96-ВР. URL: https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/236/96-%D0%B2%D1%80#Text

Важливо, що у 2000 р. було ухвалено Закон України «Про природні монополії»[8], який визначає правові, економічні та організаційні засади державного регулювання діяльності суб'єктів природних монополій в Україні. Метою цього Закону є забезпечення ефективності функціонування ринків, що перебувають у стані природної монополії, на основі збалансування інтересів суспільства, суб'єктів природних монополій та споживачів їх товарів. Законодавство України про природні монополії, крім цього Закону, ще включає велику кількість нормативно-правових актів.

Другий етап розпочався з істотних змін у роботі Антимонопольного комітету України у 2001–2002 рр. Вони були обумовлені насамперед глибокими об'єктивними змінами в національній економіці, створенням істотного конкурентного сектора, становленням системи державних регуляторів у сфері природних монополій, а також прагненням до більш глибокої гармонізації українського законодавства у сфері захисту економічної конкуренції з європейським.

Законодавчою основою оновлення засад діяльності Антимонопольного комітету України став Закон України «Про захист економічної конкуренції», що був ухвалений у січні 2001 р. і набув чинності з березня 2002 р.[9].

Законом України «Про захист економічної конкуренції» було визначено правові засади підтримки та захисту економічної конкуренції, обмеження монополізму в господарській діяльності та забезпечення умов ефективного функціонування економіки України на основі розвитку конкурентних відносин. Враховуючи, що на той момент Україна задекларувала стратегічну мету вступу до Європейського Союзу, конкурентне законодавство України було побудоване на базі законодавства Німеччини та максимально наближене до конкурентного законодавства ЄС.

---

[8] Закон України «Про природні монополії» від 20.04.2000 р. № 1682-III. URL: https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1682-14#Text

[9] Закон України «Про захист економічної конкуренції» від 11.01.2001 № 2210-III. URL: https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/2210-14#Text

Поряд із переліченими спеціальними законами, що повністю присвячені *конкуренції*, існує ціла низка нормативно-правових актів, що стосуються питань антимонопольного і конкурентного законодавства, зокрема при торгівлі *товарами*[10]. Ухвалений у 2004 р. Господарський кодекс України має главу 3, присвячену *обмеженню монополізму і захисту суб'єктів господарювання і споживачів* від недобросовісної конкуренції.

Як зазначають експерти, існують певні колізії між Господарським кодексом України і законом «Про захист економічної конкуренції», оскільки перший передбачає відповідальність за певні порушення, а спеціальне законодавство істотно розширює й уточнює ці порушення. На думку експертів в юриспруденції для розв'язання зазначених проблем необхідно було розробити і прийняти *Конкуренційний процесуальний кодекс України*, що чітко регулював би процесуальну діяльність Антимонопольного комітету, Концепція якого була ухвалена[11], але кодекс і до сьогодні так і не прийнятий.

На тлі зазначених вище процесів щодо створення необхідної законодавчої та регуляторної баз, що впливають на формування конкурентного середовища в Україні, цілий ряд видів господарської діяльності на *ринку послуг* залишається неохопленим, зокрема *ринок транспортних послуг, – на сьогодні в законодавстві України відсутні поняття «транспортна послуга» та «ринок транспортних послуг».* Для створення ефективної системи інституційно-правового регулювання ринку транспортних послуг потрібно почати з формулювання та закріплення основних положень національної транспортної політики, а також на законодавчому рівні закріпити визначення основних понять, як-от:

---

[10] Закон України «Про застосування спеціальних заходів щодо імпорту в Україну» від 22.12.1998 р. № 332-XIV. URL https://zakon.rada.gov.ua/laws/card/332-14; Закон України «Про захист національного товаровиробника від демпінгового імпорту» від 22.12.1998 р. № 330-XIV. URL: https://zakon.rada.gov.ua/laws/card/330-14; Закон України «Про захист національного товаровиробника від субсидованого імпорту» від 22.12.1998 р. № 331-XIV. URL: https://zakon.rada.gov.ua/laws/card/331-14.

[11] Розпорядження КМУ «Про схвалення Концепції Конкуренційного процесуального кодексу України» від 18.03.2002 р. №145-р. URL: https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/145-2002-%D1%80#Text

«національна транспортна політика», «ринок транспортних послуг», «транспортні послуги» тощо, а для забезпечення перевірки ефективності функціонування системи правового регулювання ринку транспортних послуг має бути створена й ефективна система контролю, оскільки регулювання і контроль тісно взаємопов'язані. Тому окремим засобам правового регулювання мають відповідати певні засоби контролю.

Необхідно також розробити та ухвалити *Транспортний кодекс України*, який би закріпив основні принципи транспортної політики України, поняття транспортної системи України та її структуру, виокремив суб'єктів транспортного права, учасників транспортних правовідносин, усталив визначення понять «ринок транспорт них послуг», «транспортні послуги», окреслив коло учасників ринку транспортних послуг, визначив істотні умови договорів стосовно перевезення вантажу, транспортно-експедиційного обслуговування, інших договорів, що опосередковують транспортну діяльність, особливі умови перевезень залежно від властивостей окремих об'єктів, засоби державного регулювання та контролю за перевезеннями, органи управління транспортною системою тощо.

Поряд із загальнодержавними нормативними актами конкурентного законодавства України необхідно виділити ***ще й міжнародно-правові нормативні акти.*** Вступ України у СОТ 16 травня 2008 р. зумовив необхідність урахування принципів добросовісного конкурентного змагання, що діють у межах СО, після майже 15 років переговорів. Україна досягла взаєморозуміння щодо торгівлі товарами та послугами з 52 країнами – членами Робочої групи. Довгий переговорний період дозволив Україні поступово впровадити певні свої зобов'язання ще до офіційного вступу до СОТ. Проте ряд зобов'язань і досі не реалізовано, тому що для них були передбачені перехідні періоди, і деякі зміни потребують часу для впровадження[12]. Важливо зазначити, що на глобальному рівні

[12] Співробітництво зі Світовою організацію торгівля. URL: https://www.me.gov.ua/Documents/Print?lang=uk-UA&id=9d201db3-c822-4931-bd7f-517a30508113

спостерігається поступове інституціональне оформлення різних аспектів конкурентної політики. Так, угода СОТ про застосування антидемпінгових процедур дає змогу урядам країн – членів СОТ застосовувати відповідні заходи проти товарів, що ввозяться на територію країни за демпінговими цінами, у випадках, коли це завдає матеріального збитку вітчизняним товаровиробникам у певній галузі. На момент вступу до СОТ автором було розглянуто позитивні та негативні наслідки вступу для транспортного комплексу для трьох окремих структурних елементів (транспортні послуги; транспортна мережа (інфраструктура) і парки рухомого складу (флоту)) з погляду державних інтересів, інтересів бізнесу і суспільства[13].

Особливе місце серед міжнародних угод України посідає УГОДА ПРО АСОЦІАЦІЮ між Україною, з однієї сторони, та Європейським Союзом, Європейським співтовариством з атомної енергії і їхніми державами-членами, з іншої сторони[14] (*далі – Угода)*. Відповідно до Угоди Україна та ЄС узгоджують національні законодавства з питань конкуренції; утримуються від надання державної допомоги підприємствам, виробництвам товарів або послугам, що може спотворити або загрожує спотворити конкуренцію; обмінюються інформацією стосовно власних схем допомоги; не вживають будь-яких заходів, що можуть спотворити торгівлю між країнами; в рамках Комітету з питань співробітництва проводять консультації з питань конкуренції; надають допомогу в розробленні правил конкуренції. Крім того, відповідно до ст. 51 Угоди Україна зобов’язалася привести існуюче конкурентне законодавство у відповідність з законодавством Європейських Співтовариств. Провідним напрямом розвитку конкурентного законодавства України є його гармонізація до вимог і

[13] Никифорук О.І. Основні перспективи і наслідки вступу України до Світової організації торгівлі та Європейського союзу для транспортного комплексу. *Вісник Дніпропетровського національного університету залізничного транспорту імені академіка В. Лазаряна*. 2008. Вип. 22. С. 242–247.

[14] Угода про асоціацію між Україною, з однієї сторони, та Європейським Союзом, Європейським співтовариством з атомної енергії і їхніми державами-членами, з іншої сторони від 27.06.2014 р. URL: https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/984_011#Text

стандартів ЄС. Слід зазначити, що, попри достатню кількість нормативно-правових актів стосовно питань захисту конкуренції, існує нагальна потреба вдосконалення конкурентного законодавства. Лише серйозна кодифікація процесуальних норм у цій сфері забезпечить демократичний та ефективний механізм захисту прав та законних інтересів суб'єктів господарювання. Відомо, що останнім часом повноваження Антимонопольного комітету у сфері захисту економічної конкуренції значно розширилися. Тому виникає нагальна потреба і настав час у регламентації порядку притягнення до відповідальності, систематизації порядку застосування санкцій за порушення конкурентного законодавства. І, як наслідок, – виникає необхідність ухвалення Конкуренційного кодексу України та Конкуренційного процесуального кодексу України з урахуванням відповідних процесуальних правил ЄС, що має інтегрувати та систематизувати норми, які регулюють процесуальну діяльність.

Враховуючи викладене стосовно врахування міжнародно-правових актів для розвитку конкурентного середовища України та необхідності його вдосконалення в окремих сферах господарської діяльності, зокрема на ринку послуг та конкретно транспортних послуг, про що ітиметься в подальших розділах монографії, наразі зосередимося на механізмах, у тому числі регуляторних, що діють на ринку транспортних послуг.

1.3. Розвиток конкуренції у секторах транспортної інфраструктури на національному ринку послуг

Ринок транспортних послуг (РТП) – велика відкрита синергетична система, що має траєкторію розвитку в просторі та часі. Якщо класифікувати його просторовому сенсі або за географічним положенням, то первісним елементом світового ринку транспортних послуг є внутрішній або місцевий (локальний) ринок, який утворює таку форму господарського спілкування, за якої транспортні послуги, що призначені на продаж, надаються покупцю

безпосередньо виробником усередині країни. Національний ринок транспортних послуг поєднує внутрішню і зовнішню торгівлю цими послугами певної країни. Міжнародний (у деяких класифікаціях регіональних інтеграційних угруповань) ринок транспортних послуг виділяють для характеристики торгівлі послугами в межах груп країн, регіональних угруповань. Світовий ринок транспортних послуг є сукупністю міжнародних ринків транспортних послуг, поєднаних між собою національними та місцевими ринками – рис. 1.2.

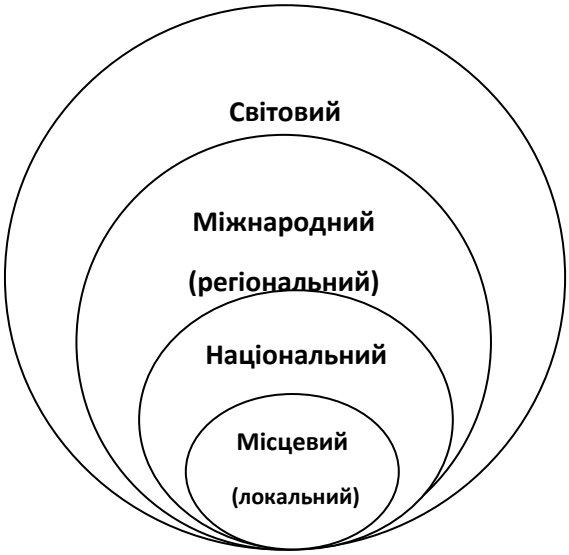

Рис. 1.2. Класифікація ринку транспортних послуг за просторовою організацією

Джерело: складено автором.

Місцевий ринок транспортних послуг буде локальним відносно національного РТП. Національний РТП можна розглядати як локальний ринок стосовно міжнародного ринку, який, у свою чергу, може бути локальним відносно світового (глобального) РТП і водночас виступає як глобальний у рамках окремої країни відносно місцевого ринку транспортних послуг.

Проведення *сегментації* ринку транспортних послуг допоможе виокремити окремі частини цього ринку для подальшого вивчення окремих сегментів РТП (рис. 1.3). Необхідно зазначити, що сегментація ринку в

маркетингових дослідженнях передбачає проведення певного комплексу заходів з метою позиціювання певного виду товару або послуги на ринку.

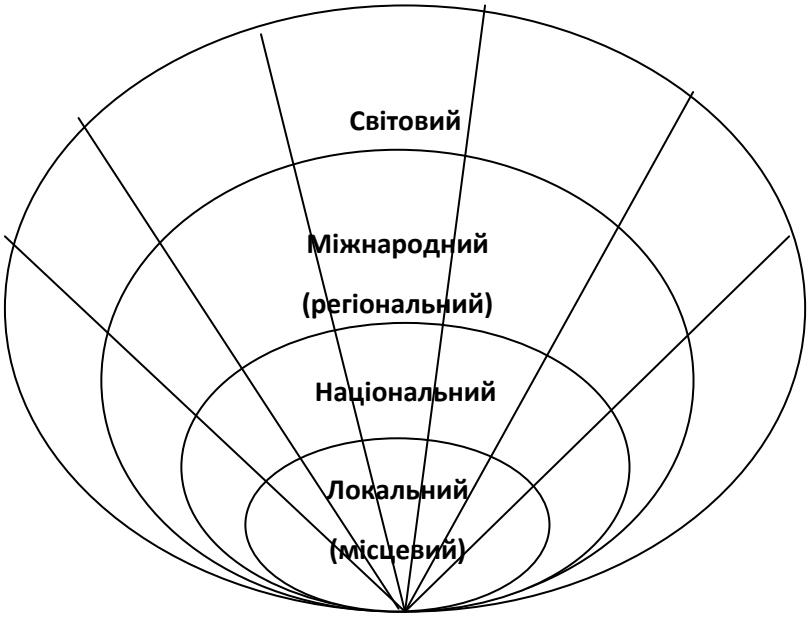

Рис. 1.3. Сегментація ринку транспортних послуг

Джерело: складено автором.

На нашу думку, кожен *сегмент ринку транспортних послуг* буде різнитися залежно від:

технології або системи перевезень (змішаних перевезень, контейнерних, паромних, ліхтерних тощо);

виду транспорту:

– наземний (залізничний і автомобільний);
– водний (морський і річковий);
– повітряний (авіаційний);
– трубопровідний;

предмету транспортної операції:

– вантажний;
– пасажирський;

напрямку здійснення перевезень:

– внутрішній;
– зовнішній (експортний, імпортний, експортно-імпортний);

транспортної характеристики товару:

– сухих вантажів (навалювальні: вугілля, руда);

– насипних вантажів (зерно, цемент, фосфати);

– генеральних вантажів (штучних);

– наливних вантажів (нафта і продукти її переробки, рослинні олії, вино та ін.);

періодичності перевезення (регулярних і нерегулярних перевезень).

Отже, ринок транспортних послуг, перевезення на якому здійснюються за відповідною системою транспортування, конкретними видами транспорту, який є відносно однорідним за характером продукції, що перевозиться, і має певні територіальні межі, можна виділити в окремий сегмент і назвати *сегментним ринком транспортних послуг (СРТП)*.

Перевезення на сегментному РТП можуть здійснюватись як усередині країни, так і мати відцентрові тенденції, тобто експортну або імпортну орієнтацію: наприклад, якщо підприємство, що спеціалізується на перевезеннях за системою комбінованих перевезень, вийшло на зовнішній ринок і здійснює експортно-імпортні перевезення.

Місце тих чи інших видів транспорту на сегментному РТП залежить від їх універсальності, продуктивності, розміщення комунікацій, рівня технічної оснащеності, провізної та пропускної спроможності. Ці показники характеризують пропозицію послуг на транспортному ринку. Разом із тим користувач транспорту зазвичай віддає перевагу доставці вантажів за схемою «від дверей до дверей». Магістральні види транспорту можуть виконувати це найбільш ефективно, тільки взаємодіючи один з одним на основі організації *змішаних* перевезень.

Класифікація комбінованих сполучень та основи планування змішаних перевезень були розглянуті в роботах В.В. Звонкова. Він запропонував таку класифікацію у вигляді схем:

послідовна (процес перевезення починається одним видом транспорту, а продовжується іншим);

паралельна (пункти відправлення та прибуття пов'язані декількома видами транспорту);

паралельно-послідовна (між пунктами здійснюється дві перші схеми перевезення).

Значна увага була приділена показникам, які характеризують експлуатаційно-технічні умови перевезень, розрахункам пропускної та провізної спроможності транспортних засобів у змішаних сполученнях, експлуатаційним показникам використання рухомого складу змішаних перевезень, технічному плану роботи перевалочних вузлів. В.В. Звонков розглянув також взаємозв'язок собівартості перевезень з основними техніко-економічними показниками (часом обігу, довжиною обігу, навантаження тоннажу й тяги, технічними швидкостями руху, експлуатаційним утриманням шляху й пунктів зупинки, щільністю руху).

Проблема комплексного використання різних видів транспорту як загальномережева, – що охоплює весь шлях слідування вантажів зі сфери виробництва до сфери споживання (на відміну від власних підходів на кожному виді транспорту до організації перевезень «від станції до станції», «від порту до порту») була вперше піднята в роботі А.В. Комарова «Про принципи розміщення вантажних потоків» (1947)[15][16]. У ній організація перевізного процесу вперше була представлена у систематизованому вигляді, починаючи від планування вантажопотоків, організації вагонопотоків, суднопотоків, автомобілепотоків на єдиній транспортній мережі до розробки суміжних графіків руху складів різних видів транспорту, єдиних технологічних процесів роботи різних видів транспорту в перевалочних пунктах (транспортних вузлах) із розглядом усіх цих елементів організації перевізного процесу щодо технології перевезень різних вантажів.

---

[15] Комаров А.В. О принципах размещения грузовых потоков. *Железнодорожный транспорт*. 1947. № 7. С. 49–54.

Комплексна експлуатація вимагає системного підходу до процесу перевезення. М.Ю. Гончаров зазначає, що «тільки комплексний розвиток усіх техніко-технологічних ланок (транспортної системи) дозволить підвищити ефективність перевізного процесу, сприятиме створенню розвиненої транспортної мережі та формуванню, таким чином, ринкової інфраструктури»[17].

Надалі для вивчення та прогнозування перевезень з метою завоювання зазначеного ринку можна виділяти *сегментні ринки змішаних автомобільно-залізничних, водно-залізничних, автомобільно-водних транспортних послуг тощо.* Виділення транспортних ринків за цими ознаками передбачає окреслення їх динамічних і статичних характеристик (рис. 1.4).

До умовно статичних параметрів ринку транспортних послуг можна віднести характеристику вантажу, технологію перевезень, напрям перевезень тощо.

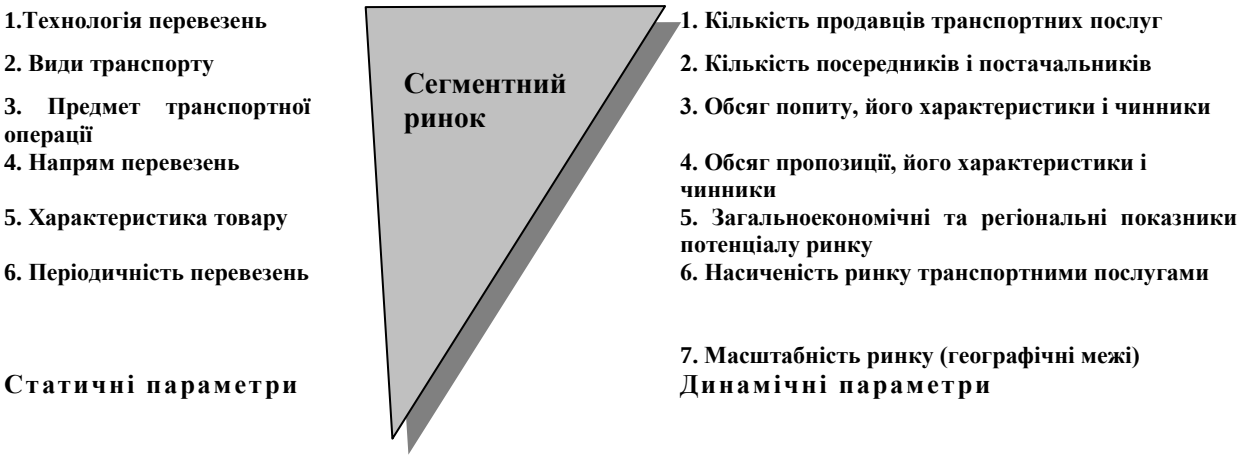

Рис. 1.4. Характеристика ринку транспортних послуг

Джерело: складено автором.

Основними динамічними параметрами сегментного РТП, на нашу думку, є:

– кількість продавців транспортних послуг і клієнтів;

[17] Гончаров М.Ю. Системний факторний аналіз економічних процесів на транспорті. Київ: Логос, 1999. 423 с. С. 54.

– кількість посередників і постачальників;
– обсяг попиту, його характеристики і чинники;
– обсяг пропозиції, його характеристики і чинники;
– загальноекономічні та регіональні показники потенціалу ринку;
– насиченість ринку транспортними послугами;
– межі та масштабність ринку;
– економічні бар'єри входу-виходу на цей сегмент ринку;
– результативність цього сегментного ринку.

Необхідно розробити таку модель функціонування ринку транспортних послуг, яка би включала не тільки внутрішні ринкові фактори і прогнозні показники, а й давала змогу оцінювати вплив зовнішніх факторів. Ця модель призначатиметься для прийняття управлінських рішень, пов'язаних із завданнями визначення оптимальних шляхів розвитку операторів перевезень на зазначеному ринку, доцільності входження на ринок нових підприємств тощо.

Характеристика моделей ринків транспортних послуг в умовах України наведена в таблиці 1.1. Стан конкретної організації в конкурентному середовищі, що склалося, визначається кількістю факторів і конкурентних відносин, поєднання яких формує певні види конкуренції.

Застосування методу моделювання для здійснення опису функціонування ринку транспортних послуг також надає змогу прогнозувати можливі зміни основних параметрів функціонування ринку та їх вплив на підприємства, що діють на ринку (імітаційні програми «що – якби», «і/або»).

Подібне моделювання є універсальним засобом для маркетингових досліджень ринку транспортних послуг і має певну практичну цінність, оскільки дає можливість отримувати інформацію про можливе функціонування ринку за умов впливу на нього великої кількості існуючих факторів. Крім того, модель може бути розвинена шляхом уведення додаткових складових, які впливають на роботу ринку транспортних послуг.

Таблиця 1.1

Типи конкурентного середовища ринку транспортних послуг

Модель ринку (тип конкуренції)	Склад учасників	Характеристика	Регіон
Чиста конкуренція	Багато перевізників (експедиторів, терміналів тощо) різних форм власності і багато клієнтів (схожих вантажів або послуг)	Окремий вантажовідправник і перевізник (експедитор, термінал тощо) не робить великого впливу на рівень тарифів	У великих містах з розвиненою економікою і транспортною мережею
Монополістична конкуренція	Великі перевізники (експедитори, термінали тощо), що здійснюють послуги в широкому діапазоні тарифів залежно від умов і технологій виконання	Перевізники (експедитори, термінали тощо) розробляють пропозиції для різних клієнтів щодо поліпшення якості транспортного обслуговування, займаються його рекламою. Роль стратегії маркетингу для організації невелика	У великих містах, у сфері міжнародного транспорно-експедиторського обслуговування.
Обмежена конкуренція	Невелика кількість перевізників (експедиторів, терміналів тощо), взаємно чутливих до маркетингових стратегій і тарифної політики	Невелика кількість перевізників (експедиторів, терміналів тощо). Підвищення тарифів на перевезення і послуги окремою організацією може призвести до зниження обсягів послуг через втрату клієнтури	У невеликих регіонах
Монополія	Один перевізник (експедитор, термінал тощо)	Необхідне державне регулювання тарифної політики перевізника (експедитора, терміналу тощо)	У сільських районах

Джерело: Запара В.М., Мкртичьян Д.І., Продащук С.М., Бауліна Г.С. Транспортно-експедиторська діяльність. Харків: УкрДАЗТ, 2014. Ч. 2. 53 с. С. 20.

У загальному вигляді математичну модель ринку транспортних послуг, на який мають вплив зовнішні та внутрішні фактори, можна подати через таку залежність:

$$F = f_i\,(F1_i, F2_i,\ldots,F5_i),$$

де f_i – результативність роботи *i*-го підприємства (доходи, прибуток, конкурентоспроможність), яка залежить від впливу факторів F1 – F5;

$F1_i=f(P_i)$ – категорія споживачів транспортних послуг (виробничі та комерційні структури);

$F2_i=f(N_i)$ – фактори мікросередовища (конкуренція, ринкова кон'юнктура, рівень ризику, система податків в галузі та ін.);

$F3_i=f(M_i)$ – фактори макросередовища (загальноекономічні, політичні, природно-географічні й соціальні);

$F4_i=f(K_i)$ – внутрішні фактори підприємства (тарифи, витрати, техніка і технологія надання послуг, кваліфікація та принципи підбору кадрів й ін.);

$F5_i=f(X_i)$ – випадкові або непостійні фактори, що можуть виникати під час функціонування системи.

Кожна зі складових також повинна бути описана відповідною математичною залежністю. Так, внутрішні фактори K_i визначаються як

$$F(Ki)=f(Di, Ci, Qi, Ti, \ldots, Ai),$$

де Di – доходи, Ci – витрати, Qi – види послуг, Ti – тарифи, Ai – техніка, що використовується.

Доходи підприємства у свою чергу можуть бути представлені такою залежністю:

$$D_i = \sum Q_j \times T_j,$$

де Q_j – обсяг наданої *j*-ої послуги за період, що досліджується (в натуральному обчисленні);

T_j – тариф або середня доходна такса *j*-ої послуги (у грошовому обчисленні).

Витрати підприємства обчислюються таким чином:

$$F(C_i) = f\,(W_c\,;\, S_c\,;\, A_c\,;V_c\,),$$

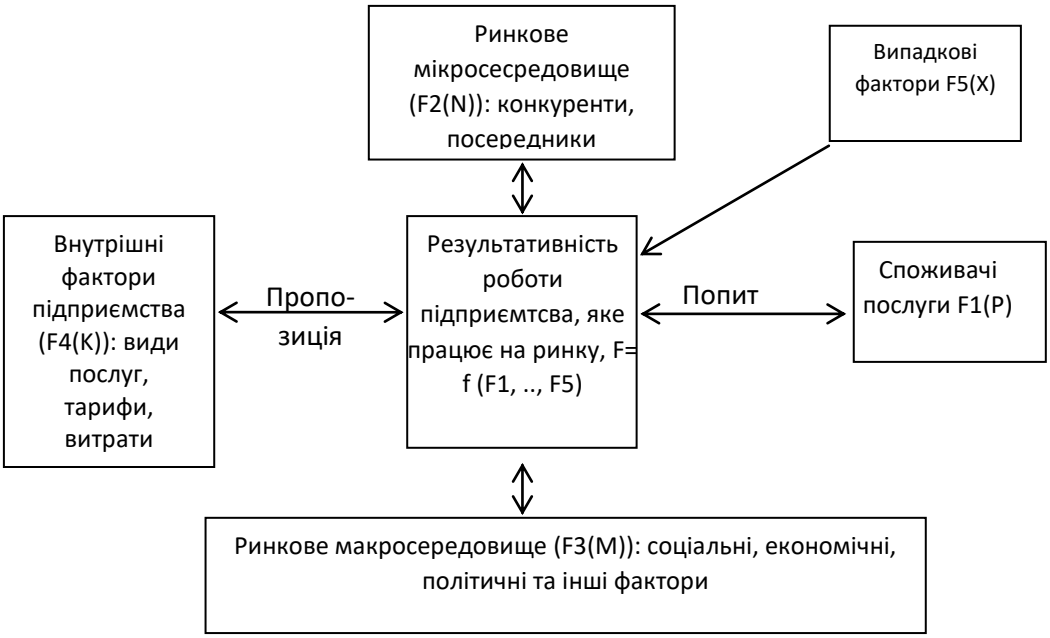

Рис. 1.5. Імітаційна модель функціонування ринку транспортних послуг або сегментного ринку ТП

Джерело: складено за: Крикавський Є. В. Логістика для економістів: підруч. для студ. вищ. навч. закл. Львів, 2004. 447 с.

де W_c – витрати на виробництво послуг (заробітна плата з нарахуваннями, амортизація, електроенергія і т. ін.);

S_c – витрати, пов’язані зі збутом послуги (реклама, паливо тощо);

A_c – адміністративно-управлінські витрати, в тому числі оплата юридичних і аудиторських послуг;

V_c – інші витрати операційної та фінансової діяльності, в тому числі утримання об’єктів соціально-культурного призначення.

Результати подібного моделювання можуть бути представлені у формі табл. 1.2.

Запропонована модель дозволяє вирішувати більшість завдань *маркетингових досліджень* ринку транспортних послуг, а саме:

– за допомогою дослідження ринкового мікросередовища та внутрішніх факторів підприємств можна оцінити фактичний рівень споживання послуг і частку ринку, яку займає кожен із суб’єктів ринку;

Таблиця 1.2

Форма багатофакторної моделі функціонування ринку транспортних послуг

Суб'єкти ринку	Категорія споживачів		Вплив макросередовища		Вплив мікросередовища		Внутрішні фактори		Випадкові Фактори		Показники результативності підприємства	
	1	Pi	1	Mi	1	Ni	1	Ki	1	Xi	1	Fi
Підприємство 1												
Підприємство 2												
Підприємство Pi												
Усього												

Джерело: складено за: Крикавський Є. В. Логістика для економістів: підруч. для студ. вищ. навч. закл. Львів. 2004. 447 с.

– на основі вивчення різних категорій споживачів можна вивчити основні причини споживання тих чи інших транспортних послуг, визначити фактори і причини, які впливають на зміну попиту на послуги транспортних підприємств;

– на основі аналізу параметрів мікро- і макросередовища ринка можна виявити пріоритетні напрями розвитку кожного з підприємств, визначити рівень конкурентоспроможності та ризику для кожного підприємства, що працює на цьому ринку і т. ін.

Важливе значення має врахування фактора ризику при прогнозуванні та моделюванні розвитку ринку транспортних послуг. Прийняття рішень про перспективи функціонування підприємств в умовах невизначеності та багатоваріантності розвитку ринку є складним завданням. Для вирішення цього завдання можуть бути використані раніше розроблені критерії, до числа яких можна віднести принцип недостатнього обґрунтування Лапласа, максимінний критерій Вальда, мінімаксний критерій Севіджа та інші.

Наведені критерії є загальновідомими методами оцінки ризиків при діяльності підприємства в маркетинговому середовищі з нестійкою

структурою. У цьому дослідженні параметр ризику не було враховано, оскільки таке завдання не входило до цілей дослідження. Але врахування ризику є важливим завданням, що вимагає вирішення через такі причини. Вивчення та визначення економічного ризику при функціонуванні ринку транспортних послуг може вирішити декілька проблем. Одна з них полягає у визначенні напрямів діяльності та можливих ускладнень при появі на зазначеному ринку нового підприємства.

Загалом при запровадженні у галузі транспорту *ринкових відносин* та конкурентного середовища під час її реформування необхідно розглянути особливості цієї сфери[18], які можна визначити як базові передумови.

По-перше, серед підприємств транспорту і зв'язку існує велика кількість природних монополістів, реформування яких потребує особливих підходів.

По-друге, велике значення транспорту і зв'язку на здійснення державою своїх функцій, що помітно обмежує можливості приватизації в цих галузях. Наприклад, згідно із Законом України «Про приватизацію державного майна» від 4.03.92 р. № 2163-XII, заборонено приватизацію залізничного транспорту, магістральних газо- та нафтопроводів, міського електротранспорту, метрополітену, причалів усіх категорій тощо.

По-третє, серед підприємств транспорту і зв'язку присутня відносно велика кількість надвеликих, технологічно неподільних господарських комплексів, функціонування і розвиток яких потребують великих капіталовкладень.

По-четверте, послуги транспорту і зв'язку належать також до соціальних послуг першої необхідності, а тому потребують державного регулювання.

Особливості транспорту вплинули на хід приватизації у цій сфері. Його можна умовно розділити на два етапи.

---

[18] Олефір В.К. Розвиток ринку транспортних послуг в Україні. *Вісник ІЕП*. 2002. URL: http://ief.org.ua/?page_id=3973

На першому етапі, що припадає на 1992–2000 рр., відбувалася приватизація малих і середніх підприємств, а також акціонування великих майнових комплексів і природних монополістів. ***На другому етапі – починаючи з 2000 р. і до сьогодні*** – розпочалася приватизація великих майнових комплексів транспорту і зв'язку. Слід зазначити, що процес реформування великих підприємств не був широко розповсюдженим. Так, в окремих природних монополіях, таких як Укрзалізниця, цей процес вже надто затягнувся і наразі активно дискутується.

Важливою передумовою розвитку підприємництва на засадах здорової конкуренції є демонополізація економіки. Під час проведення реформ частка монопольного сектора у вітчизняній економіці зменшилась із майже 100% на початку 90-х років до приблизно 40% у 2005–2008 рр.. Демонополізація є магістральним напрямом реформування вітчизняної економіки. Однак можна спостерігати непоодинокі випадки, коли велика монопольна структура працює більш ефективно за декілька дрібних, що конкурують між собою. Це стосується як природних монополістів, так і видів діяльності, де підприємства для нормального розвитку і конкурентоспроможності повинні мати відносно великі розміри. Попри те, що монопольні утворення зберігають усі свої вади, в окремих випадках на сучасному етапі техніко-технологічного розвитку вони компенсуються перевагами великомасштабного виробництва[19].

Підсумовуючи, можна зробити декілька основних висновків. Створення ринку базових послуг відбувалося загалом як наслідок реформ у інших галузях економіки. З огляду на велике значення базових інфраструктурних галузей для функціонування всієї економіки їх безпосереднє реформування відкладалося на більш пізній період. Головним досягненням можна вважати приватизацію малих і середніх підприємств, у той час як приватизація великих підприємств, створення інфраструктури ціноутворення почалася приблизно з 2000 р.

[19] Там само.

Транспортні послуги відносяться до групи послуг, значення яких для економіки і суспільства є вагомим, а внесок у ВВП є значним. Зокрема, у загальному обсязі реалізованих послуг частка транспортних послуг становила 46,6% у 2002 р., у 2010 р. вона знизилася до 34,2% і піднялася до 38% у 2020 р (табл. 1.3).

Таблиця 1.3

Обсяг реалізованих послуг

	2002	2003	2004	2005	2010	2015	2020
Питома вага транспортних послуг у загальному обсязі, %	46,59	43,61	39,61	35,79	34,2	35	38
Темп приросту транспортних послуг до попереднього року, %	-	113,2	119,0	116,3	116,9	114,1	128,3

Джерело: розраховано за даними Державної служби статистики України.

Для того, щоб визначити середню швидкість зростання ринку вантажних перевезень у період з 2000 по 2020 рр., уведемо такі позначення:

P – початковий обсяг перевезень;

N – кількість років, за які є статистичні дані;

F_n – кінцевий обсяг перевезень;

i – середня швидкість зростання ринку.

Якщо ми припустимо, що за фактичний період ринок перевезень вантажів зростав рівномірно, ми можемо зв’язати кінцевий та початковий обсяги перевезень за допомогою такої формули (формули складних відсотків):

$$F_n = P(1+i)^{n-1}.$$

Підставляючи у формулу необхідні значення, отримуємо:

$$1873 = 1529(1+i)^6,$$

тобто:

$$1+i = \sqrt[6]{\frac{1873}{1529}} \approx 1{,}15$$

Отже, за період часу з 2000 по 2020 рр., ринок вантажних перевезень зростав у середньому на 15%. Такий ринок можна розглядати як швидко зростаючий або ринок з високою привабливістю.

Визначення гостроти конкуренції в галузі за допомогою числових індексів можна провести, спираючись на відсотковий розподіл ринку між конкуруючими фірмами.

Якщо вважати, що в галузі представлено n фірм, кожна з яких контролює S_I відсотків ринку (i = 1, 2, ..., n), причому $S_1 \geq S_2 \geq ... \geq S_n$, *то* сумарний відсоток ринку, який контролюється чотирма найкрупнішими фірмами галузі, має назву індекс чотирьох фірм:

$$I_4 = S_1 + S_2 + S_3 + S_4 .$$

У свою чергу велике значення I_4 можна отримати за наявності в галузі як однієї крупної фірми (низький рівень конкуренції), так і декількох. В останньому випадку гострота конкуренції на ринку істотно залежить від того, як він розділений між крупними фірмами.

Таким чином, індекс чотирьох фірм рекомендується використовувати таким чином (табл. 1.4).

Таблиця 1.4

Характеристика конкуренції в галузі за індексом чотирьох фірм

Діапазон значень індексу чотирьох фірм	Гострота конкуренції
0 ‹ I4 ≤30	Сильна
I4 >30	Залежить від поділу ринку

Джерело: складено за: Беляевский И.К. Маркетинговое исследование: информация, анализ, прогноз. 2-ое изд., перераб. и доп. Москва: КУРС: НИЦ Инфра-М, 2013. 392 с.

У випадку I_4 > 30 для оцінки конкурентності ринку застосовується індекс Герфіндаля, який розраховується як сума квадратів ринкових часток представлених в галузі фірм:

$$H = S_1^2 + S_2^2 + ... + S_n^2 = \sum_{i=1}^{n} S_i^2$$

Індекс Герфіндаля є більш чутливим до відсоткового розподілу розподілу ринку. За наявності в галузі крупних фірм піднесення до другого ступеня їх ринкових часток різко збільшує значення індексу.

При цьому можна показати, що індекс Герфіндаля набуває максимального значення 10000 у випадку чистої монополії і мінімального значення 10000/*n*, якщо всі *n* фірм, які представлені на ринку, контролюють його однаковий відсоток.

Таким чином, чим сильніша конкуренція в галузі, тим менше значення індексу Герфіндаля (табл. 1.5).

Таблиця 1.5

Характеристика конкуренції в галузі за індексом Герфіндаля

Діапазон значень індексу Герфіндаля	**Гострота конкуренції**
$0 < H \leq 1000$	Сильна
$1000 < H \leq 1800$	Середня
$1800 < H \leq 10000$	Слабка

Джерело: складено за: Беляевский И.К. Маркетинговое исследование: информация, анализ, прогноз. 2-ое изд., перераб. и доп. Москва: КУРС: НИЦ Инфра-М, 2013. 392 с.

Тобто, спираючись на класифікацію, запропоновану в табл. 1.5, та розрахунок індексу Герфіндаля в табл. 1.6 який дорівнює 4654,03, конкуренцію в галузі вантажних перевезень можна оцінити як слабку, що пов’язано з відносно усталеною ситуацією на ринку вантажних перевезень протягом останніх 16–17 років.

Отже, проведене дослідження дає змогу зробити висновок, що загалом рівень розвитку конкуренції в галузі вантажних перевезень характеризується як слабка (за індексом Герфіндаля), через певну усталеність часток ринку, якими володіють види транспорту. Саме тому, враховуючи майбутні процеси інтеграції України ЄС, у тому числі й у такій сфері діяльності, як транспортні послуги, важливо враховувати відповідні європейські вимоги.

Таблиця 1.6

Розрахунок індексу Герфіндаля для транспортної галузі, станом на 2020 р.

Вид транспорту	**Перевезено вантажів**, *млн т*	**Частка ринку вантажних перевезень**, *%*	***Квадрат частки ринку вантажних перевезень станом на 2020 р.***
Залізничний	479	*25,6*	**655,36**
Автомобільний	1167	*62,3*	**3881,29**
Річковий	14	*0,7*	**0,49**
Морський	9	*0,5*	**0,25**
Авіаційний	0,1	*0*	**0**
Трубопровідний	204	*10,8*	**116,64**
Всього	1873	*100*	***H* = 4654,03**

Джерело: розраховано автором за даними Держстату.

РОЗВИТОК РИНКІВ ПАСАЖИРСЬКИХ ТА ВАНТАЖНИХ ЗАЛІЗНИЧНИХ ПЕРЕВЕЗЕНЬ

2.1. Механізми розвитку конкуренції на ринках залізничних перевезень на прикладі країн ЄС

Найбільш наочно і доказово перспективно розглянути механізми розвитку конкуренції на ринках транспортних послуг у цій частині монографії, на наш погляд, можна на прикладі такої класичної природної монополії, як залізничний транспорт.

Необхідно зазначити, що реформи залізничного транспорту відбуваються у більшій частині розвинених країн. І практично в жодній країні вони не завершені, дискутуються їх етапи та перспективи. З крупних економік лише Китай, Індія і Туреччина не приступали до масштабних перетворень, хоча там сталися деякі інституційні нововведення. При цьому здебільшого із цього питання вивчено досвід європейський (включаючи ЄС загалом, Велику Британію та Швецію – з одного боку, і Німеччину – з іншого) та північноамериканський (США, Канада, Мексика) (табл. 2.1).

Моделі реформування та управління залізничним транспортом можна розділити на три основні типи:

– американська модель, що припускає наявність декількох вертикально інтегрованих компаній, які оперують на своїх інфраструктурах, із виділенням пасажирських перевезень в окрему компанію. Ця модель функціонує в США, Канаді, Японії. Деякі вчені, наприклад, [20], відносять залізниці Японії до четвертої форми структурної організації, називаючи її горизонтальною сепарацією. Американські фахівці вважають недоцільним поділ єдиної залізниці на компанії з перевезень та управління інфраструктурою, з огляду на те, що транспортування неможливі без інфраструктури. У США відбувається

[20] Журавлёва Н.А., Карчик В.Г. Системный подход к формировнаию эффективной модели железнодорожной отрясли. *Экономика железных дорог*. 2014. № 5. С. 11–27.

процес укрупнення залізничних компаній у результаті злиття і поглинання дрібних компаній, що сприяє посиленню їх позицій у конкурентній боротьбі з іншими видами транспорту;

Таблиця 2.1

Структура ринку залізничних перевезень і його учасники, умови конкуренції та види регулювання

Структура	Що регулюється	Власники	Конкуренція	Приклади
Вертикальна інтеграція і дезінтеграція одночасно	Плата за використання залізничними шляхами	Інфраструктура – приватна. Оператори – приватні і/або державні	Інтермодальна і внутрімодальна (паралельна, наскрізна, орендаторів з орендаторами, орендаторів з володарем)	США, Канада, Японія
Вертикальне розділення / відкритий доступ	Умови доступу користувачів	Інфраструктура й оператори – приватні або приватні/дер-жавні	Інтермодальна і внутрімодальна (орендатори з орендаторами, орендатори з володарями, а також через ексклюзивні франшизи для послуг, що супроводжуються соціальною підтримкою)	Модель ЄС, окремих кра їн – членів ЄС, Австралія
Вертикально-інтегрована монополія	Плата, що береться з кінцевих споживачів	Інфраструктура й оператор – державні	Інтермодальна	Китай, Індія, Туреччина, Білорусь Німеччина, Росія

Джерело: Recent developments in rail transportation services. *Organisation for Economic Cooperation and Development Issues Paper.* DAF/COMP/WP2(2013) 6. 10 May 2013.

– європейська модель, що передбачає відокремлення управління інфраструктурою від операторів чи перевізників або вертикальну дезінтеграцію.

– вертикально інтегрований холдинг, за типом залізниць Китаю, Індії, Туреччини, Білорусі.

Процес реформування європейських залізниць посилився із прийняттям Програми створення єдиного внутрішнього ринку Європейського Союзу (ЄС), яка передбачає дерегулювання європейських транспортних ринків і стосується насамперед перевезень у міжнародних сполученнях, а також із прийняттям Директиви ЄС 91/440, де передбачено розділення функцій утримання інфраструктури залізниць та організації експлуатаційної роботи. Основні

положення Директиви проголошують, що оздоровлення економіки залізниць можливе тільки за посилення їх позицій на транспортному ринку і створення таких умов, щоб види діяльності, нерентабельні у залізничному господарстві, проте соціально значимі, отримували підтримку зацікавлених сторін, у тому числі держави.

Дослідження *спонукальних мотивів та причин* реформування в залізничній галузі у межах ЄС (через запровадження спільної транспортної політики, що закріплюється в Білих книгах та директивах ЄС) показує, що основними проблемними питаннями, на які спрямовано ініційовані залізничні пакети в ЄС починаючи з 1991 р. були: *недостатня ефективність залізничних перевезень у межах ЄС та незадовільна конкурентоспроможність залізничного транспорту порівняно з іншими видами транспорту. До речі, вирішення цих проблем залишається актуальним і для четвертого залізничного пакета, спрямованого на підвищення ефективності та конкурентоспроможності залізничного транспорту в країнах ЄС.*

Аналіз ефективності залізничного транспорту в межах ЄС показує, що частка залізничного транспорту у загальному вантажообороті в країнах ЄС (у середньому по 27 країнах) становила у 2000 р. – тобто на початку активного впровадження положень директив ЄС у залізничній галузі – 20%, а через 10 років, у 2010 р. (після впровадження директив), відбулося скорочення показника – до 17%. В Україні вантажооборот залізничного транспорту без урахування трубопровідного транспорту становить 80%. Також однією з цілей Білої книги ЄС щодо транспорту до 2050 р. – Стратегії розвитку транспорту ЄС на довгострокову перспективу – є рішення підняти обсяги перевезень вантажів у країнах ЄС на залізничному транспорті з 8 до 18% в 2030 р., в Україні їх середній показник за останні роки 2018-2021 рр. перебуває на рівні 29%.

Відповідно до зазначених директив, до 2006 р. очікували істотного підвищення конкуренції в сегменті вантажних перевезень залізничного

транспорту, а до 2010 р. – повної лібералізації сфери європейського пасажирського сполучення. Проте дослідження конкурентоспроможності залізничного транспорту ЄС засвідчило, що багато із запланованого залишилося невиконаним і досі. Фактично єдиний внутрішній ринок залізничних перевезень в ЄС так і не створено і сектор продовжує втрачати конкурентоспроможність порівняно із автомобільним та авіаційним транспортом, незважаючи на всі декларативні імперативи щодо його екологічності для довкілля та ін.

Зміст основних залізничних пакетів та їх спрямованість викладено в ***Додатку Б***. Попри те, що не всі завдання вдалося вирішити, транспортну політику, спрямовану на реструктуризацію та розвиток конкуренції на залізничному транспорті, ЄС здійснює послідовно. Ключове значення наразі має Директива 2012/34/EU «Встановлення єдиного залізничного ринку» та «Четвертий залізничний пакет» від 2012 р. У них зазначається, що основного прогресу було досягнуто у стабілізації позиції залізниць ЄС на транспортному ринку. Однак у повному обсязі раніше встановлених цілей не досягнуто – внаслідок уповільнення або неповноти впровадження залізничної реформи в національне законодавство країн ЄС. Подальше впровадження реформи спрямовано на: інституційне розділення, а не на системи роздільного обліку, повне відкриття національних ринків пасажирських перевезень (у 2007 р. були відкриті ринки перевезень вантажів, у 2010 р. – ринки міжнародних пасажирських перевезень); сприяння їх конкуренції на ринку за рахунок відкритого доступу і конкуренції за ринок (через франшизи) для соціальних послуг; подальший розвиток взаємної функціональної сумісності залізниць ЄС і акцентування уваги на питанні безпеки.

Необхідно зазначити, що Єврокомісія активно впливає на процеси реформування – як спрямовуючи спеціальні «листи занепокоєності» (24 листи у червні 2008 р.), так і шляхом судових звернень стосовно тих, хто не реагує належним чином. У 2010 р. до Європейського суду було спрямовано

звернення стосовно 13 країн, включаючи Австрію, Чехію, Німеччину, Грецію, Францію, Угорщину, Ірландію, Італію, Люксембург, Польщу, Португалію, Словенію, Іспанію.

Зафіксовані проблеми розвитку конкурентного середовища серед зазначених країн на ринках транспортних послуг загалом однакові: відсутність незалежного управління інфраструктурою і проблеми плати за доступ; залежність і відсутність достатньої компетенції регулятора; відсутність чіткого розділення між управлінням інфраструктурою та іншими залізничними підприємствами. У п’яти випадках (щодо Польщі, Чехії, Словенії, Люксембургу та Франції) Європейський суд погодився з обвинуваченням Єврокомісії щодо порушення європейського законодавства. Прогрес стосовно скорочення кількості країн (з 24 до 13), які не відповідали встановленим вимогам, очевидний. Але ж близько 70% вантажного і пасажирського трафіку ЄС іде саме через такі країни, а оскільки частина з них – як Австрія і Німеччина – є основними транзитерами, до остаточного вирішення проблем ще далеко.

У сенсі технічної ефективності вертикальне розділення генерує додаткові витрати, зокрема трансакційні витрати, пов’язані з договірними відносинами між операторами та менеджерами інфраструктури, – через це окремі країни ЄС намагаються уникнути такого розділення або оминути його в інший спосіб. А от у залізничних вертикально інтегрованих компаній таких витрат немає. Інші витрати можуть бути обумовлені локальними ускладненнями через неузгодженість операторів і менеджерів інфраструктури. Дослідження цих факторів більшою мірою мають академічний характер, а їх результати не можуть відповісти на всі складні запитання, що виникають на практиці.

Відповідно до дослідження Ван де Вельде із колегами (2012)[21], додаткові витрати на розділення є нижчими для залізниць із низькою щільністю і вищими – із високою. Стверджується також, що зростання витрат, викликаних різновекторністю дій учасників ринку, перевищує зростання прямих експлуатаційних затрат. Експерти наполягають, що повні додаткові затрати в залізничній галузі ЄС можуть становити 5,8 млрд євро у рік за відсутності супутніх вигід. Їх висновок такий, що країни повинні мати свободу структурного вибору і робити його залежно від обставин.

Експерти ОЕСР [22] підкреслюють, що більшість подібних досліджень орієнтовані на оцінку додаткових витрат, тоді як мало хто розглядає додаткові вигоди, пов'язані з вертикальною дезінтеграцією. Витрати влади на забезпечення регіональних і міжрегіональних перевезень знизились із 20% до 50% через належним чином організовані тендери (а форма конкуренції за ринок взагалі можлива тільки у випадку вертикальної дезінтеграції), і користь може набагато перевищити додаткові витрати. Експерти ОЕСР також звертають увагу на ще одну очевидну вигоду від скорочення перехресного субсидіювання, обумовлену приходом у залізничну галузь приватного бізнесу, чия ефективність більша ніж державного (публічного).

Таблтця 2.2 демонструє кількість приватних перевізників у окремих країнах на вантажних та пасажирських ринках перевезень ЄС.

Незважаючи на реформування залізничного транспорту у країнах Європи, частка пасажирських залізничних перевезень у структурі транспорту для 15 старих членів ЄС із середини 1980-х років по 2013 р. залишилася незмінною – на рівні 7%. Частка пасажирських перевезень у 10 нових членів

[21] Van de Velde Didier, Nash Chris, Smith A., Mizutani F., Uranishi Sh., Lijesen V., Zschoche F. EVES-Rail. Economic effects of Vertical Separation in the railway sector / Community of European Railway and Infrastructure Companies. Brussels, 2012.

[22] Recent developments in rail transportation services. *Organisation for Economic Cooperation and Development Issues Paper*. AF/COMP/WP2(2013)6. 10 May 2013.

знизилася з 30% у середині 1980-х до 7% у 2013 р. Реструктуризація не поліпшила стану залізничного транспорту, але, можливо, без вертикальної дезінтеграції показники були би значно нижчими.

Таблиця2.2

Приватні перевізники в обсягах перевезень пасажирів і вантажів залізничним транспортом у країнах ЄС

Країна ЄС	Кількість приватних перевізників, *од.*			Питома вага перевізників на ринках перевезень, %		Частка залізничного транспорту на ринках перевезень			
						вантажів		Пасажирів	
	вантажів	Пасажирів	усього	вантажів	пасажирів	2001	2008	2001	2008
Австрія	н.д.	н.д.	**18**	17	0	29,6	27,4	9,7	11,1
Бельгія	н.д.	н.д.	**6**	10	0	10,4	12,8	6,2	7,2
Болгарія	6	0	**6**	29	0	36,7	20,5	6,5	4,1
Угорщина	0	20	**20**	90	0	13,3	12,3	28,1	20,6
Німеччина	н.д.	н.д.	**247**	25	12	18,6	22,2	7,6	8,6
Данія	2	2	**4**	100	9	8,2	8,7	9,0	9,4
Італія	16	14	**30**	20	0	10,6	11,7	5,4	5,7
Латвія	н.д.	н.д.	**2**	20	0	72,6	61,3	8,0	5,3
Литва	0	0	**0**	0	0	48,3	41,9	2,5	1,0
Нідерланди	26	5	**31**	100	12	3,4	4,9	9,4	9,7
Норвегія	н.д.	н.д.	**9**		13	16,0	15,0	5,0	5,1
Польща	н.д.	н.д.	**67**	30	5		30,0	6,9	6,2

Джерело: за даними: Голомолзин А. Трудное расставание с монополизмом. *Отечественные записки*. 2013. № 3.

На вантажному ринку перевезень тенденції загалом аналогічні. У 15 старих членів частка залізничних вантажних перевезень у структурі транспорту знизилася з 25% у середині 1980-х до 13% у 2013 р. У 10 нових членів частка в 2011 р. становила близько 23%, перевищуючи показники «старих» членів ЄС, але із середини 1980-х падіння відбулося з більш високого рівня – 70%. Вища частка десяти нових членів ЄС пояснюється тим, що залізничні системи Естонії, Латвії, Литви і Польщі щільно зв’язані з залізницями Росії та України, де частка залізничного транспорту досягає 70–80% у структурі перевезень усіма видами транспорту (без урахування трубопроводів).

Важливо врахувати, що загальноєвропейські проблеми реформування, про які йшлося вище, водночас мають національні особливості і їх важливо враховувати при опрацюванні рекомендацій для власної транспортної системи, зокрема України, про що в цьому розділі монографії йтиметься далі.

Розглянемо особливості досвіду реформування залізниць деяких країн Європи [23]: старих країн – членів ЄС (Франції, Швеції, Великої Британії, Німеччини) та нових країн – членів ЄС (Польщі, Чехії та Румунії).

Франція. Процес реформування французьких залізниць почався у 1997 р., коли було ухвалено закон, який передбачав реалізацію двох основних елементів реформи:

по-перше, новостворене відомство *Reseau Ferre de France (RFF)* стає власником залізничної мережі й несе відповідальність за її інфраструктуру, хоча функції управління залишаються у державної залізничної компанії – Національного товариства залізниць Франції (*SNCF*);

по-друге, відповідальність за регіональні пасажирські сполучення передається на рівень місцевої влади шести провінцій із правом розпоряджатися наданими державою відповідними фінансовими ресурсами.

Реформа передбачала збереження цілісності державної компанії *SNCF*, її відповідальності за залізничні перевезення, керування рухом і поточне утримання інфраструктури мережі. Водночас створення *RFF* більш чітко фіксує відповідальність держави за інфраструктуру, залишаючи функції фінансування її розвитку за державою. Таким чином, держава в особі *RFF* звільняє *SNCF* від фінансових проблем, пов’язаних з інвестиціями у розвиток інфраструктури (у тому числі й від старих боргів). Реформа передбачає чітке

[23] Зарубежный опыт структурных реформ на железнодорожном транспорте. URL: http://knowledge.allbest.ru/transport/3c0a65635b2ad68a4d53b89421216c37_0.html;
Юхновський І.Р., Лебеда Г.Б., Попова Т.І. Транспортний комплекс України. Залізничний транспорт: Проблеми та перспективи / за ред. І.Р. Юхновського. Київ: ФАДА, ЛТД, 2006. 288 с.;
Пащенко Ю.Є., Кудрицька Н.В. Досвід реформування залізничного транспорту в Німеччині. *Проблеми економіки транспорту* : тези доповідей IX міжнар. наук. конф., 22–23 квітня 2010, Дніпропетровськ. С. 139.

формулювання умов, за дотримання яких *SNCF* виконує соціально необхідні функції, насамперед перевезення пасажирів у регіональних сполученнях. Закон визначає порядок компенсації державою витрат, пов'язаних із соціальними зобов'язаннями.

SNCF виконує перевезення як єдиний користувач мережі *RFF*, здійснює технічне обслуговування транспортних засобів та пристроїв безпеки мережі. Таким чином, реформа зберігає традиційний вигляд національної залізничної системи Франції: статус *SNCF* як єдиного органа, що відповідає за експлуатацію транспортних сполучень та управління інфраструктурою; державний характер підприємств, що займаються експлуатацією та поточним утриманням мережі.

Національне товариство залізниць Франції *(SNCF*) займається тільки організаційною стороною вантажних і пасажирських перевезень та має платити *RFF* за користування інфраструктурою. Водночас частина цих коштів повертається *SNCF*, яке займається поточним утриманням мережі. Такий порядок зменшує ступінь поділу залізниці на інфраструктурну та експлуатаційну частини.

RFF здійснює вибір об'єктів інвестування та фінансування, оплачує послуги *SNCF* у частині управління інфраструктурою відповідно до умов угоди; визначає ступінь і форми відповідальності *SNCF* з управління інфраструктурою і розміри плати за користування інфраструктурою та займається збиранням цих коштів. *RFF* несе відповідальність за модернізацію і розвиток інфраструктури національної залізничної мережі, є її власником; відповідає за пріоритетність інвестиційних проєктів та їх фінансування.

Проблема, пов'язана з реалізацією у Франції цієї моделі реформування, полягає в тому, що *SNCF* залишається монополістом, при цьому не передбачено право допуску до мережі третіх сторін. У цьому сенсі французька модель суперечить Директиві ЄС 91/440 і політиці Європейської Комісії щодо модернізації залізниць.

Швеція. У рамках європейської моделі реформування, що наближається до французької, привертає увагу досвід Швеції, що здійснила реформу залізниць першою в Європі. В основу реформи покладено поділ сфер інфраструктури та експлуатації. Державні залізниці Швеції (*SJ*) розділені на дві компанії. Одна з них займається питаннями розвитку та утримання інфраструктури *(BV*), інша (*SJ*) – власне експлуатацією. Обидві компанії залишаються у державній власності, але працюють на комерційній основі.

BV несе відповідальність за управління інфраструктурою та поточне утримання її об'єктів, а також за реконструкцію та модернізацію мережі за рахунок державних дотацій. *BV* надає інфраструктуру в користування експлуатаційним підприємствам, у тому числі *SJ*, за певну плату. Цих доходів недостатньо для відшкодування всіх витрат з утримання інфраструктури. *SJ* покриває лише близько 26% загальних витрат на інфраструктуру.

Експлуатаційна компанія *SJ* формально не приватизована, але працює як самостійне підприємство з отриманням прибутку зі своєї діяльності. *SJ* має право встановлювати тарифи та визначати порядок використання ресурсів. *SJ* – монополіст щодо вантажних та пасажирських перевезень основною мережею залізничних ліній, яка в 1978 р. була відокремлена від регіональної. Сторонні транспортні компанії можуть виконувати вантажні перевезення за фіксованими маршрутами і пасажирські перевезення регіональною мережею. Права експлуатації регіональних ліній належать організованим у 1978 р. адміністраціям пасажирських перевезень провінцій. Вони замовляють транспортне обслуговування *SJ* або залучають до місцевих і приміських перевезень інші компанії, причому альтернативою залізничним сполученням у разі доцільності можуть слугувати автобусні. Таким чином, створюється конкуренція між транспортними підприємствами, що претендують на замовлення. Для фінансування транспортних витрат регіони отримують державну дотацію, що раніше виділялася тільки *SJ*. Надалі

витрати на утримання інфраструктури регіональних ліній будуть відшкодовуватися за рахунок плати за користування нею.

У результаті реформи фінансове становище залізниць Швеції значно покращилося. Експлуатаційні витрати і чисельність персоналу знижувалися щорічно. Значно підвищилася якість послуг пасажирських і вантажних перевезень, що дозволило *SJ* посилити свої позиції на транспортному ринку, особливо щодо дальніх пасажирських сполучень.

Підвищився також якісний рівень перевезень при приміському сполученні, які виконуються *SJ*. І хоча основний обсяг регіональних перевезень місцева влада все ж передала *SJ*, при цьому, за оцінкою експертів, конкурсний принцип або конкуренція за право на дотації перевезень у приміському сполученні сприяє економії 30–40% витрат.

Таким чином, шведська модель реформи залізниць ґрунтується на двох принципах – комерціалізації діяльності державних залізниць і можливості виходу на ринок транспортних послуг нових підприємств (тобто створення елементів конкуренції).

Велика Британія. У найбільш послідовному, «радикальному» варіанті «європейська модель» реалізується в ході реформи залізниць у Великій Британії. Серед заявлених цілей реформи залізничного транспорту – зняти надмірне фінансове навантаження на держбюджет. Незважаючи на істотне зниження субсидій у результаті проведення реформи, їх обсяг на десятиліття з 2006 р. по 2016 рр. заплановано у розмірі 10 млрд фунтів стерлінгів. Одночасно передбачалася ліквідація громіздкої структури управління галуззю. Нарешті однією з причин реформи послужили ідеологічні міркування, а саме прагнення на хвилі «лібералізму» подолати у британській економіці післявоєнні «елементи соціалізму».

Реформа здійснювалась за такими напрямами:

– відділення інфраструктури від операційної діяльності шляхом створення компанії, що володіє всіма залізничними коліями і станціями, але не займається їх експлуатацією;

– організація торгів за франшизу на пасажирські перевезення;

– продаж лізингових компаній – власників рухомого складу пасажирських перевезень;

– продаж підприємств, зайнятих вантажними перевезеннями;

– продаж інших компаній залізничної галузі.

Незважаючи на підвищення ефективності роботи залізниць Великої Британії та збільшення обсягів перевезень, відзначається ряд негативних явищ.

Перш за все це тенденція до перетворення державної монополії на приватну. У ході процесу концентрації власності й капіталу відбувається укрупнення організаційних структур.

По-друге, в результаті конкурентної боротьби контроль над вантажними та поштовими перевезеннями перейшов до іноземних (американських) компаній.

По-третє, приватизація галузі та її реструктуризація не дали змоги вирішити проблему інвестування в розвиток інфраструктури залізниць.

Німеччина. Цікавим є досвід реформування залізничного транспорту в Німеччині, що почалося у 1994 р. після об’єднання Західної та Східної Німеччини. До реформи залізниці Західної Німеччини – *Deutsche Bundesbahn (DB)* були державним підприємством, яке не відрізнялося гнучкістю управління. Залізниці Східної Німеччини – *Deutsche Reichsbahn (DR)* також займали монопольне положення на транспортному ринку, що не сприяло їх розвитку.

Після Другої світової війни у пріоритеті був розвиток автомобільного транспорту Німеччини, у результаті чого у 1950–1990 рр. частка залізниць Західної Німеччини *DB* у вантажних перевезеннях знизилася з 56 до 21%, у пасажирських – з 36 до 6%. Заборгованість *DB* зросла з 13,9 млрд *DM* у 1970 р. до 47 млрд *DM* у 1990 р. Таке становище було викликано недостатньою орієнтацією на ринок, високовитратними виробничими процесами, значними обмеженнями у трудових відносинах, мінімальною

прозорістю системи економічних показників, відсутністю реального бюджету та обліку витрат. Результатом цього стали незадовільний рівень обслуговування, низька продуктивність праці, дефіцит інвестицій і невиправдано висока потреба у державному фінансуванні.

Реформі залізниць Німеччини передували рекомендації ЄС, який вважає розвиток залізниць можливим за умови їх реструктуризації, тобто відокремлення *комерційної сфери*, що займається виключно перевезеннями та інфраструктурою, і *державної сфери*, до функцій якої відносяться регуляторна й управлінська діяльність. Тому для здійснення комерційної діяльності був створений холдинг *Deutsche Bahn AG* . Федеральне бюро залізниць займається державною сферою (управління персоналом, боргами та нерухомим майном).

На другому етапі реформи (1999 р.) було створено п’ять акціонерних товариств, які входять до складу холдингу *Deutsche Bahn AG* :

DB Reise & Touristik AG – перевезення пасажирів у далекому сполученні;

DB Regio AG – приміські перевезення пасажирів;

DB Cargo AG – вантажні перевезення;

DB Netz AG – інфраструктура;

DB Station & Service AG – обслуговування станцій.

На третьому етапі (з 2004 -2011 р.) холдинг, хоча і не було ліквідовано як це вимагали директиви ЄС, але було ліквідовано перехресне субсидіювання вантажних і пасажирських перевезень.. Реформа, що була спрямована на перетворення державних залізниць Німеччини (*DB* і *DR*) на ринково орієнтоване підприємство досягла наступного:

– поділ завдань, які залишаються у сфері держави, і підприємницьких завдань для забезпечення фінансової незалежності та посилення конкурентоспроможності;

– об’єднання майна *DB* і *DR* в особливу структуру «Майно федеральних залізниць» (*BEV*);

– виокремлення із майна державних залізниць складової, що використовується для підприємницької діяльності, та її передача холдингу *DBAG*, який тим самим звільняється від рішень, що обмежують конкуренцію, а також від регулюючих заходів політичного характеру, що не відповідають ринковим умовам;

– передачу відповідальності за виконання пасажирських перевезень у приміських сполученнях і відповідних витрат до управління земель, регіоналізація приміських сполучень;

– звільнення *DBAG* від старих боргових зобов'язань і передача цих зобов'язань *BEV*;

– прийняття федеральними властями додаткових зобов'язань перед *DBAG* через менш високу продуктивність праці колишніх *DR*;

– прийняття федеральними властями додаткових інвестиційних зобов'язань з модернізації колишніх *DR*.

Унаслідок реформ збільшився обсяг перевезень, а продуктивність праці персоналу, який займається перевезеннями, зросла майже у 4 рази, так *DRDeutsche Bahn* у 2010 р. (через 10 років після початку реформ) однозначно зміцнила свої позиції (перевезла 1,95 млрд пасажирів і 415,4 млн т вантажів; дохід за 2010 р. становив 34,410 млрд євро, чистий прибуток – 1,058 млрд євро, натомість федеральне фінансування проєктів залізничного транспорту зменшилося – з 20,4 млрд євро у 1994 р. до 15,3 млрд євро у 2008 р. Можна зазначити, що наслідком реформування стала більша лібералізація ринку транспортних послуг Німеччини, що зумовило зростання конкуренції. Наприкінці 2021 року «Укрзалізниця» й Deutsche Bahn Engineering & Consulting оголосили про підписання договору щодо консалтингу у сфері пасажирських перевезень, було заявлено що передусім німецькі консультанти опікуватимуться відділенням пасажирських перевезень від вантажних і забезпеченням їхнього ефективного управління.

Польща. На початку 90-х років XX ст. унаслідок започаткування процесів переходу від планової економіки до ринкової у Польщі значно

погіршилась загальноекономічна ситуація. У 1993 р. скорочення вантажних перевезень проти рівня 1988 р. становило 50%, пасажирських – 45%.

Ухвалені закони про залізничний транспорт і про структурну реформу залізниць дозволили польським залізницям самостійно встановлювати тарифи на вантажні та пасажирські перевезення (за винятком окремих тарифів, що регулюються державою) та заклали правові передумови стосовно питань управління майном залізниць, їх фінансування та підтримки за рахунок держави.

У1997 р. закон про залізничний транспорт було посилено транспортним пакетом Директив ЄС, який протягом наступного року стимулював структурну трансформацію державного підприємства «Державні залізниці Польщі» РКР із його розподілом на три фінансово незалежні сектори за основними видами діяльності:

– пасажирських перевезень, до якого увійшло 24 експлуатаційні підрозділи;

– вантажних перевезень, який включив 39 підрозділів;

– інфраструктурний, який у складі восьми регіональних служб об’єднав 45 експлуатаційних підрозділів.

Подальший етап реорганізації РКР пов’язаний з ухваленням у 2000 р. закону «Про комерціалізацію, реструктуризацію та приватизацію Державного підприємства "Державні залізниці Польщі"».

На залізничному транспорті було створено холдингову структуру – PKP Group, яка базується на взаємодії материнської та дочірніх компаній. Материнською компанією є Польська державна акціонерна компанія залізничного транспорту (далі – PKP JSC).

До ***функцій*** **PKP JSC** відносяться:

– підвищення якості системи управління залізничним транспортом;

– забезпечення процесів реструктуризації, в тому числі створення філіалів за видами діяльності залізничного транспорту;

– управління фінансовою ліквідністю холдингових структур;

– підготовка окремих холдингових структур до приватизації.

До складу холдингової групи, крім PKP JSC, входило 10 компаній, які працюють у таких сферах діяльності, як: пасажирські перевезення, вантажні перевезення, інфраструктура.

До останнього часу управління залізничним транспортом базувалося на так званій «французькій» моделі, згідно з якою всі організаційно-господарські відносини будувалися шляхом укладання договорів з урядом Польщі (міністерствами фінансів та інфраструктури).

Ця модель не виправдала себе, тому наразі Польща здійснює чергову трансформацію залізничної системи під нову «німецьку» модель. Наразі реалізується план остаточної організаційної та фінансово-майнової реструктуризації, проведення приватизації польського залізничного транспорту.

Процес реформування залізничного транспорту Польщі супроводжується скороченням обсягів бюджетного фінансування діяльності залізничного транспорту. Понад 30% обсягу бюджетного фінансування залізничного транспорту було спрямовано на інвестиційні проєкти, 70% витрачено на цілі, що не пов’язані з інвестиціями, в тому числі, на підтримку збиткових пасажирських перевезень.

Аналізуючи структуру джерел фінансування інвестиційних витрат, можна відзначити, що суттєво зросла питома вага кредитів міжнародних банків та допомоги ЄС. Одночасно зменшилася питома вага фінансування за рахунок власних та бюджетних коштів. Така ситуація свідчить про зацікавленість міжнародних організацій у пришвидшенні інтеграції залізничного транспорту Польщі до європейської транспортної мережі.

Процес реформування залізничного транспорту супроводжувався досить суттєвим вивільненням працівників. Досвід Польщі, яка запроваджує програми більш раннього виходу на пенсію працівників, різноманітні схеми освіти та перепідготовки, програми підтримки створення нового бізнесу із залученням фінансової допомоги ЄС, може бути корисним і для України при

вирішенні проблем соціальної напруженості, пов'язаних із звільненням працівників галузі.

У результаті реформи створено холдингову структуру на чолі з Польською державною акціонерною компанією залізничного транспорту. Фінансова самостійність усіх структур холдингу забезпечила відкритість та прозорість фінансових потоків та взаєморозрахунків між усіма учасниками транспортного процесу, що заклало майбутні передумови до підвищення ефективності діяльності залізничного транспорту.

Важливою складовою реформування стало збереження державної форми власності на інфраструктуру поряд із відкритістю до приватизаційних процесів інших структур холдингу. Польські залізниці залишаються досить залежними від допомоги держави, розраховуючи на значні бюджетні дотації та компенсацію понесених збитків унаслідок законодавчо затверджених пільг та утримання нерентабельних сполучень на окремих залізничних лініях.

Чехія. Основним суб'єктом залізничного транспорту Чехії є державне підприємство «Залізниці Чехії». За характером діяльності «Залізниці Чехії» – це транспортна організація, що є:

– менеджером інфраструктури;

– оператором вантажних та пасажирських перевезень;

– організацією, що надає широкий перелік супутніх послуг.

Закон про залізничний транспорт Чехії, напрацьований з урахуванням вимог Директиви ЄС 440/91, заклав правові передумови для здійснення *організаційного відділення інфраструктури від експлуатаційної діяльності та залучення приватних підприємств для надання неосновних транспортних послуг.*

Разом із тим зазначений Закон не встановив чіткої відповідальності держави за стан інфраструктури та фінансування збиткових приміських перевезень. Ситуацію виправили лише доповнення, прийняті до нього у 2001 р.

Тарифи на пропускну спроможність, які приватні оператори сплачують державним «Залізницям Чехії» за користування інфраструктурою, є надзвичайно низькими і не дають можливості компенсувати понесені витрати. Фактично всі витрати на підтримку інфраструктури беруть на себе державні «Залізниці Чехії».

Один із методів державного регулювання діяльності залізничного транспорту – видача ліцензій на надання транспортних послуг, що здійснюється Державним бюро залізниць Чехії. Процес реформування залізничного транспорту Чехії характеризується досить м'якими вимогами, що висуваються до приватних компаній-операторів. Разом із тим процес доступу операторів до інфраструктури не можна назвати задовільним, оскільки структурні підрозділи єдиної структури залізниць Чехії займаються і експлуатацією інфраструктури, і надають послуги з перевезень, і видають ліцензії недержавним операторам на здійснення перевезень.

На частку приватних компаній-операторів припадає 25% ринку вантажних перевезень. Недержавні компанії також починають опановувати ринок пасажирських перевезень. Таким чином, *реформування залізничного транспорту Чехії здійснюється за вертикальним розподілом з елементами часткової приватизації.* Основним суб'єктом залізничного транспорту Чехії є державне підприємство «Залізниці Чехії», що управляє інфраструктурою та здійснює вантажні й пасажирські перевезення.

Конкуренція у транспортній галузі Чехії має певні вади – через невідпрацьовану тарифну систему державне підприємство «Залізниці Чехії» працює у найбільш невигідних умовах – на нього перекладається практично весь тягар затрат на утримання інфраструктури.

Румунія. Реформа залізниць Румунії почалася у 1998 р., коли залізниці розділилися на п'ять незалежних компаній державної форми власності за такими основними видами діяльності, як:

– обслуговування інфраструктури;

– пасажирські перевезення;

– вантажні перевезення;

– управління надлишковими ресурсами;

– адміністративно-фінансова.

Регулювання залізничним транспортом здійснюється спеціально створеним відомством – директоратом залізниць, функціями якого є:

– розроблення стратегії розвитку залізничного транспорту;

– формулювання пропозицій щодо змін чинних нормативно-правових документів відповідно до вимог ЄС та укладених міжнародних угод;

– укладання щорічних контрактів з компаніями інфраструктури та пасажирських перевезень;

– визначення джерел фінансування крупних інвестиційних проєктів.

Функції регулювання питань безпеки, *ліцензування діяльності компаній-операторів виконує інша незалежна структура – Romanian Rail Authority*. Держава бере активну участь у фінансуванні пасажирських перевезень – питома вага державних коштів в обсязі доходів державної пасажирської компанії становить близько 50%.

Компанія – оператор інфраструктури також *отримує дотації з бюджету.* Окрім фінансової допомоги, *держава виступає гарантом щодо міжнародних позик крупних інвестиційних проєктів* залізничного транспорту. Основну частину витрат на утримання та експлуатацію інфраструктури покривають компанії – оператори вантажних (31%) та пасажирських перевезень (28%). *Розмір плати за інфраструктуру визначається щорічно у ході переговорів між компанією інфраструктури та операторами.*

Подальший розвиток залізничного транспорту вбачається у започаткуванні приватизаційних процесів. Одночасно цьому передує вирішення цілого комплексу питань, до яких належить:

– досягнення оптимального рівня фінансування пасажирських перевезень та інфраструктури загального користування;

– уточнення механізму розрахунку величини оплати за користування інфраструктурою;

– модернізація системи бухгалтерського обліку.

Процес реформування залізничного транспорту Румунії враховує вимоги ЄС і здійснюється шляхом вертикального розподілу. У країні створено незалежні структури з регулювання та ліцензування діяльності залізничного транспорту. Держава здійснює суттєву фінансову підтримку збиткових місцевих перевезень та субсидує компанію із обслуговування інфраструктури.

Підсумовуючи проаналізований вище досвід ЄС та національних урядів щодо реформування залізничного транспорту, можна виокремити загальний напрям, пов'язаний із розвитком конкурентного середовища, що зумовлює далі в цій роботі перейти до оцінок розвитку конкуренції секторів транспортної інфраструктури.

2.2. Оцінка розвитку внутрімодальної конкуренції на ринку залізничних перевезень у країнах ЄС

З метою зіставлення результатів лібералізації залізничного транспорту в різноманітних національних концепціях інститути ЄС або національні перевізники періодично проводять порівняльні аналізи. Через необхідність обробки значної кількості інформації та ресурсоємність такі дослідження проводяться із залученням наукових організацій та консалтингових фірм – таких як IBM, The Boston Consulting Group, Steer Davies Gleave.

Як одне із найбільш повних досліджень стану європейських залізничних ринків варто відзначити роботу, проведену під керівництвом професора Університету ім. Гумбольдтів доктора К. Кірхнера та фірмою IBM на замовлення німецької компанії Дойче Бан АГ. Праця «Індекс лібералізації» є намаганням авторів розробити узагальнений інструментарій для проведення порівняльного аналізу стадій процесів реформування у

країнах Європи. Перше дослідження, проведене у 2002 р., було сфокусовано на 15 країнах – членах ЄС, а також Норвегії та Швейцарії, що не є членами ЄС. У дослідженні чітко визначено особливості національних процесів лібералізації та виокремлено їх слабкі сторони. Отримані результати було систематизовано, й після цього була розроблена єдина система критеріїв, що дають змогу зробити висновки про відносний рівень відкритості ринку в країнах, що досліджуються [24].

Як один з основних результатів дослідження необхідно назвати розробку трьох порівняльних індексів. Перший з них – LEX-індекс – порівнює оцінку відкритості доступу на формальному, нормативно-правовому рівні (law in the books). Другий індекс – ACCESS – дає відносну характеристику рівня фактичної відкритості доступу до національного ринку залізничних перевезень (law in action). Ці два індекси є складовими компонентами підсумкового показника, а саме рівня лібералізації – LIB (табл. 2.3).

Третій індекс – COM – дещо відрізняється від попередніх. Якщо індекси LEX і ACCESS відображають розпочатий процес лібералізації в різних країнах, то індекс COM намагається описати результуючий стан ринку залізничних перевезень (market performance), що залежить не тільки від процесів лібералізації, а й від багатьох інших факторів, таких як, наприклад, інтермодальна конкуренція – табл. 2.4.

Це дослідження використовується як різноманітними залізничними компаніями, так і інститутами ЄС, наприклад, Транспортною Радою Європейського Парламенту або Генеральною дирекцією із енергії та транспорту Комісії ЄС.

Таким чином, результати ***Додатку В*** демонструють динаміку показників за 2002, 2004, 2007 і 2011 роки LIB-індексу, що складається з LEX та ACCESS-індексів, (з метою оцінки того, яким чином директиви ЄС були

[24] До недоліків досліджень К. Кірхнера відносять те, що автор фіксує увагу на показниках внутрівидової конкуренції і не враховує міжвидову, досить суттєву.

імплементовані в національні законодавства та як вони позначилися на механізмах регулювання і були застосовані в частині доступу до системи) та COM-індексу, що оцінює рівень конкуренції на ринку залізничних перевезень (щодо розділення вантажних та пасажирських перевезень, кількості та частки на ринку нових операторів тощо).

Таблиця 2.3

Складові елементи індексу лібералізації залізниць ЄС (2011 р.)

LEX-індекс (20% загального індексу LIB) (25% у 2002 р., 30% у 2004 р., 20% у 2007 р.)		
Організаційні структури	**25**	
Незалежність підприємства від держави (майно, бюджет тощо)		5
Ступінь вертикальної сепарації - інфраструктура/перевезення		80
Ступінь горизонтальної сепарації – вантаж./пас. Перевезення		15
Регулювання доступу до ринку	**45**	
Доступ для іноземних операторів		40
Доступ для національних операторів		40
Доступ до інфраструктурних потужностей		20
Компетенції органу регулювання	**30**	
Загальні аспекти органу регулювання		30
Сфера регулювання		30
Повноваження органу регулювання		40
ACCESS-індекс (80% загального індексу LIB) (50% у 2002 р., 70% у 2004 р., 80% у 2007 р.)		
Інформаційні бар'єри	**5**	
Тривалість отримання інформації		40
Якість загальної інформації, що надається		30
Якість персональної інформації, що надається		30
Адміністративні бар'єри	**20**	
Ліцензія		35
Сертифікат безпеки		25
Сертифікація рухомого складу		40
Операційні бар'єри	**45**	
Умови доступу до колії		25
Системи живлення інфраструктури		50
Інші послуги		25
Частка доступного внутрішнього ринку	**25**	
Методи заохочення договорів перевезення		20
Дотримання положень прозорості		10
Відсоток доступного ринку для операторів		70
Послуги продажу квитків на пасажирські перевезення	**5**	
Оренда простору в місцях продажу квитків		50
Доступ до послуг з продажу		50
		100%

Джерело: Kirchner C. Rail Liberalisation Index 2004. Comparison of the Market Opening in the Rail Markets of the Member States of the European Union, Switzerland and Norway / IBM Business Consulting Services. 2004; Kirchner C. Rail Liberalisation Index 2011. Market opening: Rail Markets of the Member States of the European Union, Switzerland and Norway / IBM Business Consulting Services. 2011; Summary of the Study Rail Liberalisation Index 2011: Market opening: comparison of the rail markets of the Member States of the European Union, Switzerland and Norway. Brussels, 20 April 2011.

Таблиця 2.4

Складові елементи індексу COM за дослідженням К. Кірхнера, 2011 р.

COM- індекс (не включається в розрахунок LIB-індексу) (25% у 2002 р., не включено в 2004, 2007 і 2011 рр.)		
Розділення вантажних і пасажирських перевезень	**20**	
Розділення за видами сполучень для вантажних перевезень (2001–2008)		40
Розділення за видами сполучень для пасажирських перевезень (2001–2008)		40
Частка розділення для вантажних перевезень 2008		10
Частка розділення для пасажирських перевезень 2008		10
Кількість зовнішніх операторів	**20**	
Сертифіковані оператори по відношенню до довжини мережі		40
Частка активних операторів до сертифікованих		50
Частка активних операторів, що надають послуги пасажирських перевезень		10
Ринкова частка зовнішніх операторів	**60**	
Ринкова частка зовнішніх операторів за продуктивністю роботи		75
Збільшення частки ринку зовнішніх операторів за період		25
	100%	

Джерело: Kirchner C. Rail Liberalisation Index 2011. Market opening: Rail Markets of the Member States of the European Union, Switzerland and Norway / IBM Business Consulting Services . 2011; Summary of the Study Rail Liberalisation Index 2011: Market opening: comparison of the rail markets of the Member States of the European Union, Switzerland and Norway. Brussels, 20 April 2011.

Відповідно до індексу LIB 2004 року рівень відкритості ринків залізничних перевезень було представлено таким чином. До першої групи країн входили країни, де процес лібералізації відбувається досить успішно: Велика Британія, Швеція, Німеччина, Нідерланди, Данія, Італія, Швейцарія та Португалія. За обраними критеріями країни досягли рівня 600 пунктів і вищого. Такий рейтинг, на думку авторів, свідчить про те, що лібералізаційний процес у цих країнах відповідає параметрам, що закладено в основних директивах ЄС. Окрім цього в зазначених країнах створено сприятливі умови доступу до ринку (на законодавчому рівні, де-юре), так і фактично (де-факто) – ***Додаток Г***.

Друга група була утворена такими країнами, як Норвегія, Австрія, Польща, Чехія, Фінляндія, Литва, Люксембург, Бельгія, Словаччина, Франція. Тут було досягнуто скромніших успіхів. За шкалою LIB рейтинг перелічених країн коливається від 300 до 600 пунктів, тобто необхідні процеси лібералізації відбуваються із затримкою та потребують більш радикальних заходів. Значну цікавість викликає склад цієї групи, оскільки

деякі країни, які нещодавно приєднались до ЄС, – Польща, Чехія і Литва – швидше змогли досягнути результатів у процесі лібералізації. Відповідно до зазначеної методики дослідження процеси лібералізації в цих країнах були більш розвинені, ніж у Бельгії та Франції.

До третьої групи увійшли країни, що набрали не більше 300 пунктів – Естонія, Латвія, Греція, Ірландія та Іспанія, і, відповідно до класифікації, щодо них було зазначено «процеси не розпочаті» (pending departure). Це свідчить, що на залізничному ринку цих країн існують найвищі бар'єри для зовнішніх операторів

Ці результати досить цікаво порівняти з результатами 2011 р. Першу групу становлять ті самі країни – Велика Британія, Швеція, Німеччина, Нідерланди, Данія – крім них до групи лідерів приєднується Австрія з результатом 800 пунктів і вищим. Натомість Італія, Швейцарія та Португалія входять у групу, що набрала від 600 до 799 пунктів. Очолює цю групу Бельгія; Франція перебуває на останньому місці. Також друга група країн є найчисельнішою і в неї входять країни, що нещодавно приєднались до ЄС, а саме Чехія, Словаччина, Польща, Естонія, Румунія, Болгарія, Угорщина, Словенія. Остання, третя, група є малочисельною, до неї увійшли країни Литва, Греція, Латвія, Люксембург, Іспанія та Ірландія. Проте, за визначенням дослідження, процеси в цій групі уже розпочалися, проте вони відбуваються із затримкою (delayed).

Таким чином, констатуємо, що у країнах Східної Європи переважно дозволено транспортне обслуговування національного ринку пасажирських перевезень комерційними зовнішніми операторами, однак у Східній Європі поки що немає зовнішніх операторів, які пропонують такі послуги. Можна виділити чотири групи країн: 1) перша група – країни, де ринок закритий для комерційних перевезень пасажирів іншими операторами; 2) друга група – ринок є відкритим, проте на ньому не здійснюються комерційні пасажирські перевезення; 3) третя група – відкритий ринок, на якому присутні зовнішні комерційні оператори інших країн; 4) Австрія і Чехія – на ринку

спостерігається чиста конкуренція – зовнішні оператори здійснюють перевезення пасажирів усередині країни (рис. 2.1).

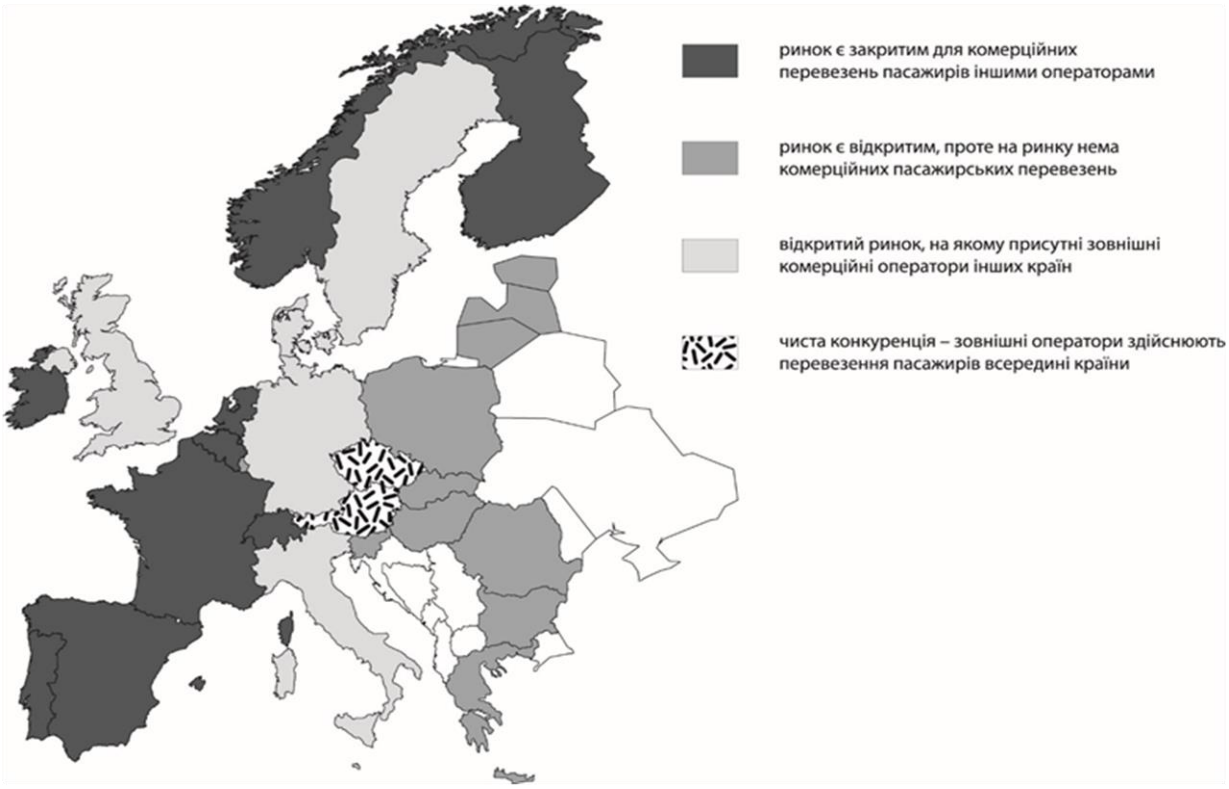

Рис. 2.1. Класифікація країн Європи за відкритістю ринку комерційних пасажирських перевезень

Джерело: Kirchner C. Rail Liberalisation Index 2011. Market opening: Rail Markets of the Member States of the European Union, Switzerland and Norway / IBM Business Consulting Services. 2011; Summary of the Study Rail Liberalisation Index 2011: Market opening: comparison of the rail markets of the Member States of the European Union, Switzerland and Norway. Brussels, 20 April 2011.

Відповідно до оцінки LEX-індексу в ЄС можна ідентифікувати три організаційних кластери регуляторних органів для залізничного транспорту: 1) спеціальний регуляторний орган (Британія, Бельгія, Німеччина, Данія, Греція, Франція, Люксембург, Австрія, Італія, Нідерланди); 2) регуляторний орган із залізничним управлінням (Болгарія, Чехія, Словаччина, Фінляндія, Угорщина, Литва, Норвегія, Польща, Португалія, Швейцарія, Швеція); 3) регуляторний орган в профільному міністерстві (Латвія, Естонія, Ірландія, Румунія, Словенія, Іспанія) (рис. 2.2).

У Європі можна виділити три різні організаційні моделі поділу між операційною діяльністю та інфраструктурою (рис. 2.3), а саме:

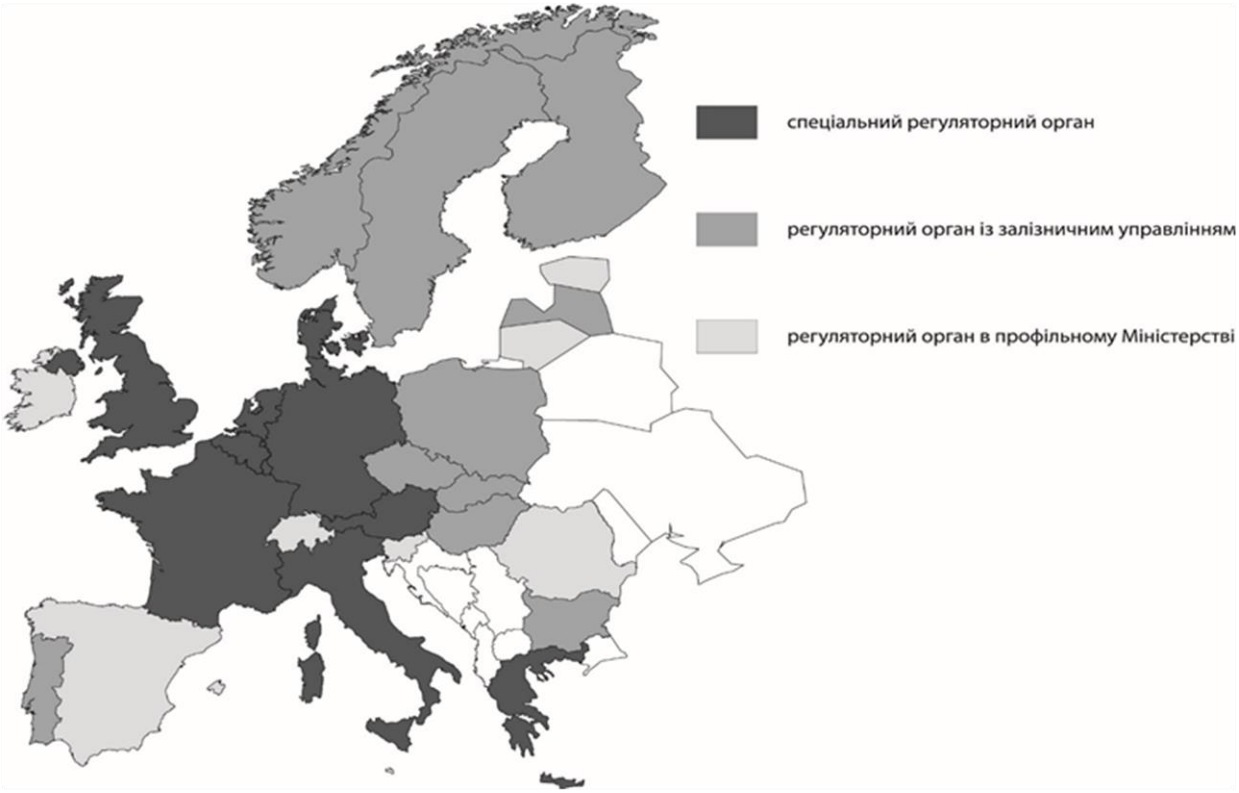

Рис. 2.2. Класифікація країн Європи за наявністю регуляторних органів для залізничного транспорту

Джерело: Kirchner C. Rail Liberalisation Index 2011. Market opening: Rail Markets of the Member States of the European Union, Switzerland and Norway / IBM Business Consulting Services. 2011; Summary of the Study Rail Liberalisation Index 2011: Market opening: comparison of the rail markets of the Member States of the European Union, Switzerland and Norway. Brussels, 20 April 2011.

1) повна сепарація – окрема компанія, що регулюється самостійним менеджментом (Швеція, Норвегія, Фінляндія, Британія, Данія, Нідерланди, Іспанія, Португалія, Румунія, Болгарія, Греція, Словаччина);

2) інтеграційна модель – керування інфраструктурою та операційною діяльністю юридично і функціонально розділені, проте вони об’єднані в одній холдинговій компанії, якою володіє один власник (Австрія, Бельгія, Словенія, Німеччина, Естонія, Угорщина, Італія, Литва, Латвія, Польща, Італія, Люксембург, Ірландія);

3) гібридна модель – незалежна інфраструктурна компанія, що делегувала певні повноваження чинному оператору (Франція, Чехія).

За результатами розвитку конкурентної політики в інфраструктурних секторах економіки окремих країн ЄС та ЄС загалом, на прикладі транспортних перевезень, зокрема залізничним транспортом, можна

сформулювати пропозиції щодо заходів державного регулювання в інфраструктурних секторах економіки України – з урахуванням перспектив входження України до ЄС.

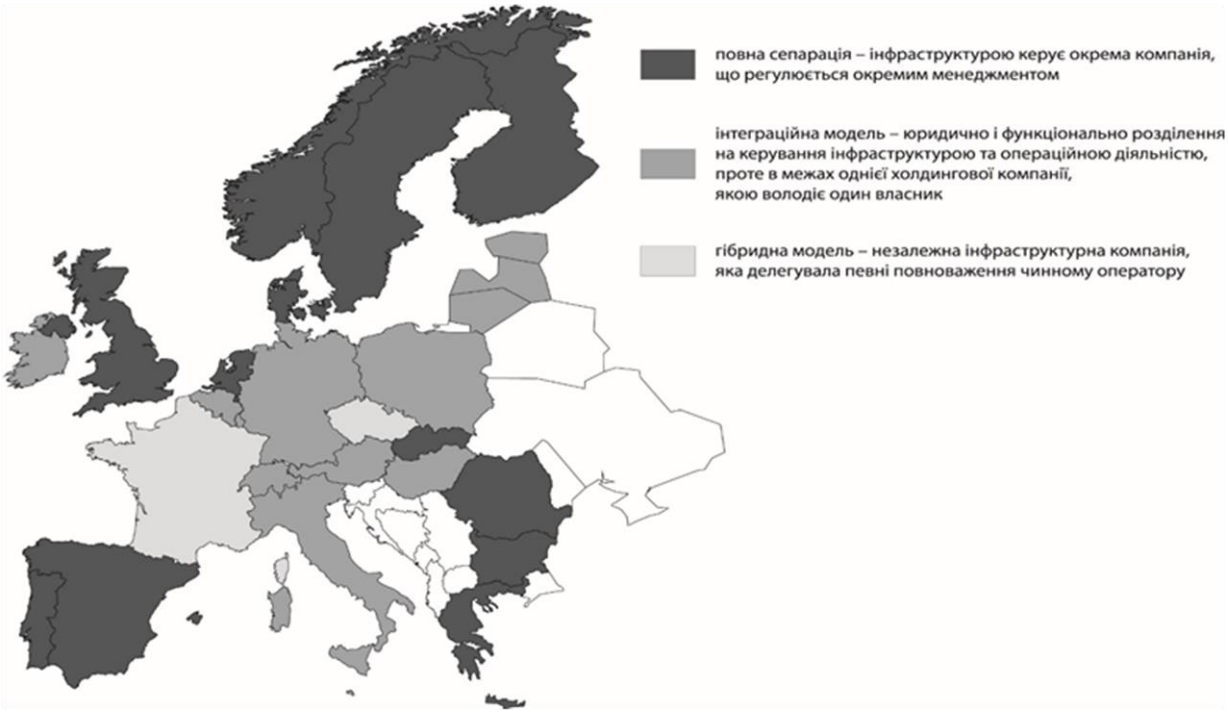

Рис. 2.3. Класифікація країн Європи за організаційною моделлю функціонування залізничного транспорту

Джерело: Kirchner C. Rail Liberalisation Index 2011. Market opening: Rail Markets of the Member States of the European Union, Switzerland and Norway / IBM Business Consulting Services. 2011; Summary of the Study Rail Liberalisation Index 2011: Market opening: comparison of the rail markets of the Member States of the European Union, Switzerland and Norway. Brussels, 20 April 2011.

Тенденції структурного реформування залізничного транспорту України характеризуються затягуванням цього процесу. Україні вдалося дуже довго відтягувати процес реального реформування залізниць, хоча в більшості країн СНД цей процес було розпочато наприкінці XX ст. і результати цього структурного реформування вже можна спостерігати. Структурне реформування залізничного транспорту України є об’єктивною необхідністю і першим кроком на шляху інституціональної адаптації залізничного транспорту України до стандартів ЄС, а також застосування прозорих ринкових механізмів. Реформування, насамперед, вимагає якісного удосконалення законодавчої бази і організаційної структури, для чого

необхідний комплексний підхід. Проте, наявність в країнах ЄС різних підходів до структурного реформування дає змогу застосувати в Україні німецьку модель реформування, коли управління інфраструктурою перебуває в рамках вертикально інтегрованого холдингу.

2.3. Оцінка розвитку ринку вантажних залізничних перевезень в Україні

Ринок вантажних залізничних перевезень є монополізованим і контрольованим АТ «Укрзалізниця». На ринку вантажних перевезень України на кінець 2020 р. частка залізничних вантажоперевезень становила майже 19%, тоді як автомобільного – 75%, морського – 0,11%, річкового – 0,23%, авіаційного – 0,01% (рис. 2.4).

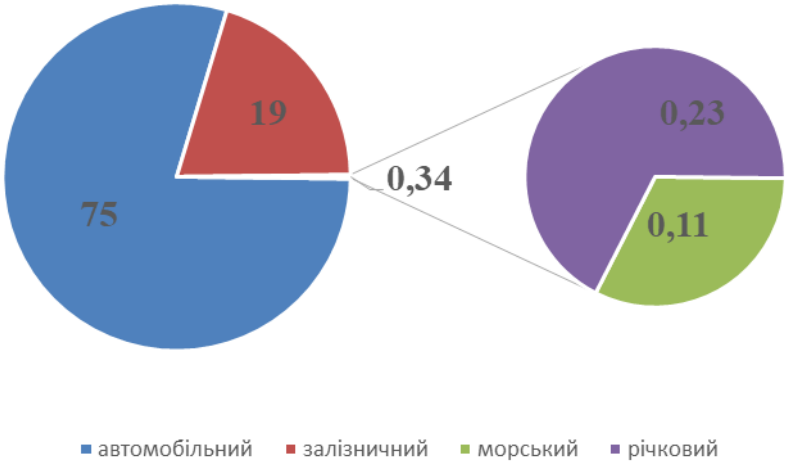

Рис. 2.4. Розподіл перевезення вантажів за видами транспорту в 2020 р.

Джерело: побудовано за даними Державної служби статистики України.

Відразу зазначимо, що питома вага залізничного транспорту у перевезенні вантажів зменшується з 24% у 2015 р. до 19% у 2020 р., тоді як автомобільного зростає з 69% у 2015 р. до 75% у 2020 р. (рис. 2.5), що демонструє загострення внутрімодальної конкуренції між залізничним та автомобільним транспортом України.

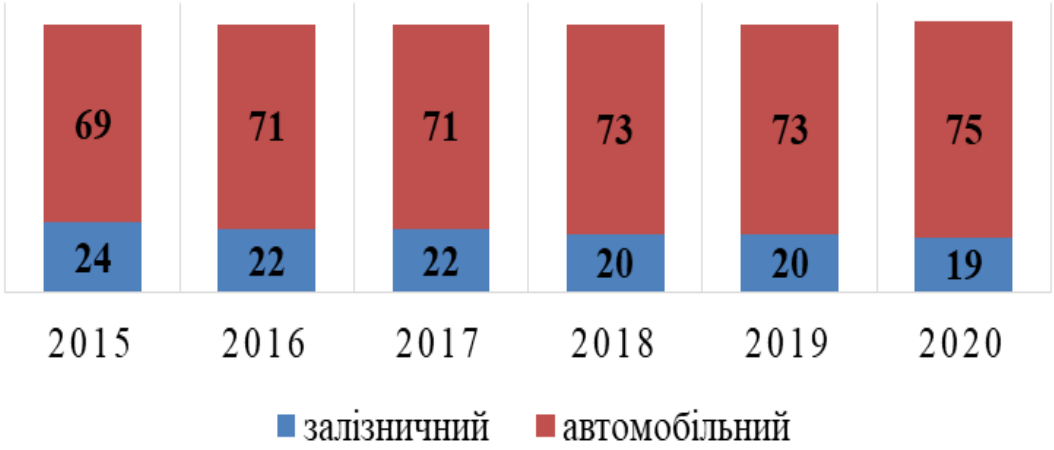

Рис. 2.5.. Частка залізничних та автомобільних вантажоперевезень на ринку вантажних перевезень України у 2015–2020 рр., *%*

Джерело: побудовано за даними Державної служби статистики України.

Протягом 2015–2020 рр. АТ «Укрзалізниця» не вдалося подолати негативну тенденцію щодо зниження обсягів вантажних перевезень, яка прослідковується іще з 2012 р.

Якщо на початку падіння обсягів перевезення вантажів залізницею, що виступають основою формування її доходів, був пов'язаний із наслідками світової економічної кризи, то в наступний період (з 2015 р.) падіння продовжувалося внаслідок відповідного скорочення обсягів перевезення експортних (за винятком 2019 р.), імпортних (за винятком 2016 р.) та, особливо, транзитних вантажів, перевезення яких за цей період впали майже вдвічі (рис. 2.6) та продовжили негативну тенденцію, що простежувалася у сегменті цих перевезень залізницею у попередній період. Порівняно з 2012 р. транзит зменшився більш як утричі, що свідчить про втрату Україною значної частини її транзитного потенціалу, і це може продовжуватися.

Така тенденція пов'язана зі скороченням обсягів перевезення російських вантажів через воєнні дії РФ проти України, зниження обсягів промислового виробництва, переорієнтація високомаржинальних вантажів, перевезення яких є прибутковими для залізниці, на перевезення альтернативними видами транспорту, насамперед автомобільним і частково

річковим, обсяги перевезень яким упродовж найближчих п'яти років, за експертними оцінками, можуть вирости в 2–3 рази (за рахунок аграрних вантажовідправників), що пов'язано з активним інвестуванням у ці перевезення декількох зернових компаній[25]. Негативний вплив на ринок залізничних вантажоперевезень здійснювало також періодичне підвищення тарифів на вантажні залізничні перевезення у внутрішньому сполученні, що відбувалося без належного обґрунтування та громадського обговорення. Це зумовило зміну часток вантажів відповідних тарифних класів у структурі перевезень, зокрема, зросла частка позакласних вантажів та вантажів I тарифного класу, перевезення яких є нерентабельними, але скоротилася часка вантажів II та III тарифного класу, перевезення яких є прибутковими для залізниці та спонукало до часткової переорієнтації окремих видів вантажів II та III тарифного класу на альтернативні види перевезень.

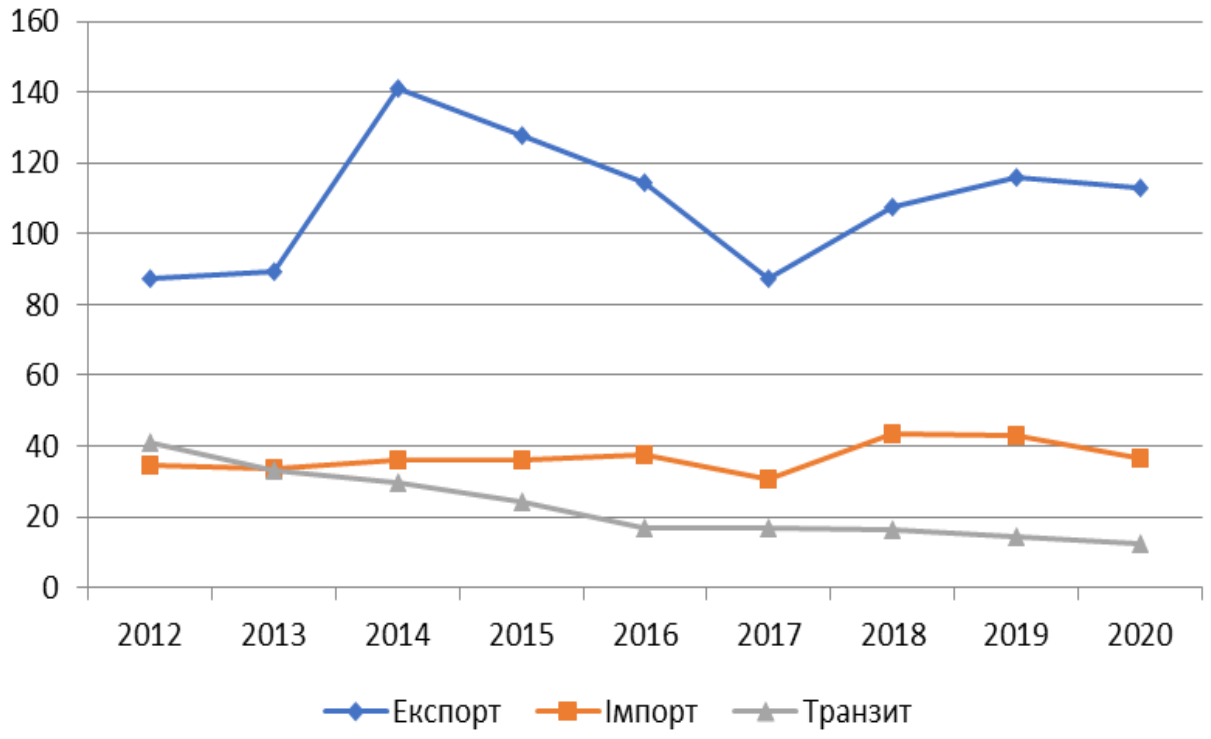

Рис. 2.6. Обсяги експортних, імпортних та транзитних перевезень вантажів у 2012–2020 рр., *млн т*

Джерело: побудовано за даними АТ «Укрзалізниця».

[25] Агрологистика: перераспределение потоков. *Latifundist.com*. 2020. URL: https://latifundist.com/spetsproekt/623-agrologistika-pereraspredelenie-potokov

Структура перевезення вантажів залізничним транспортом протягом тривалого періоду практично залишається незмінною. В основному перевозяться масові вантажі – нафта і нафтопродукти, руда, вугілля, цемент, чорні метали, кокс, хімічні і мінеральні добрива (рис. 2.7).

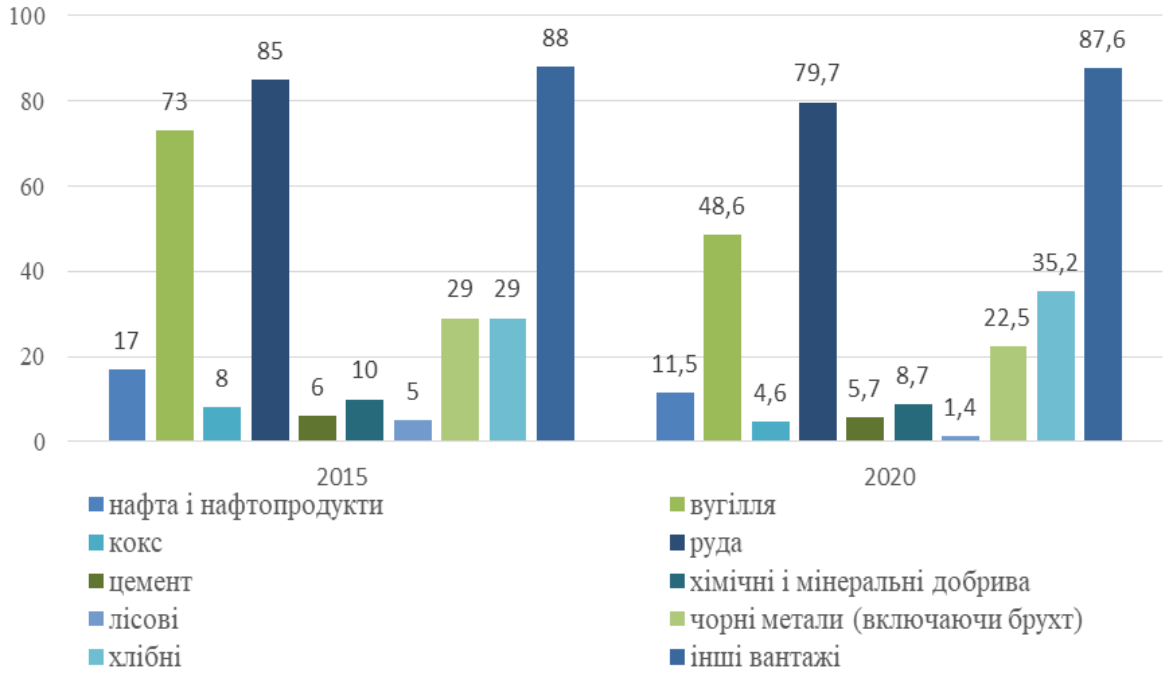

Рис. 2.7. Структура перевезень вантажів АТ «Укрзалізниця»

Джерело: побудовано за даними АТ «Укрзалізниця».

Перше місце у структурі імпортних перевезень посідає кам'яне вугілля (обсяги якого зменшаться, зважаючи на Постанову КМУ від 18 березня 2020 р. № 261, якою визначено, що з 01 травня 2020 р. Україна запроваджує на імпорт вугілля з РФ мито 65%). На другому місці перебувають нафтопродукти, обсяги перевезення яких, згідно з прогнозом збільшаться. У структурі експорту на першому місці перебуває перевезення залізної руди, попит на яку зростає у Китаї, а на другому – зернові вантажі.

Основними вантажами у внутрішньому сполученні є мінерально-будівельні вантажі, вугілля, руда залізна. Збільшилися обсяги перевезення мінбудматеріалів, враховуючи, що з 01.04.2020 розпочалося виконання національного проєкту Президента та уряду України «Велике будівництво».

Ринок вантажних залізничних перевезень у 2015–2020 рр. характеризувався зниженням вантажообігу, за винятком 2017 р., після якого

вантажообіг почав більш помітно знижуватися (рис. 2.8) й у 2020 р. становив 175,6 млн ткм, знизившись порівняно з 2015 р. практично на 10%.

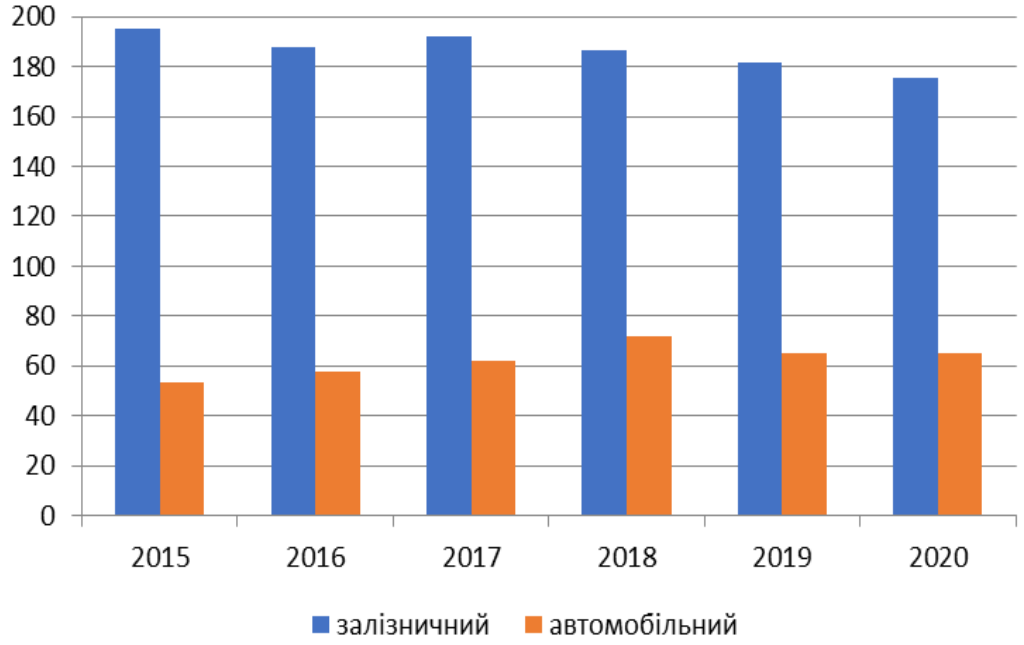

Рис. 2.8. Вантажообіг залізничного та автомобільного транспорту у 2015–2020 рр., *млн ткм*

Джерело: побудовано за даними АТ «Укрзалізниця».

Поряд із цим відбувалося підвищення вантажообігу автомобільного транспорту (крім 2019 р.) на 18%, що пов'язано із посиленням конкуренції автомобільного транспорту в сегменті перевезення окремих вантажів на великі відстані та значними державними інвестиціями у автомобільні дороги. Вантажообіг, який демонструє залізничний транспорт, в основному, забезпечується перевезеннями позакласних вантажів та вантажів І-го тарифного класу.

Це пов'язане із посиленням конкуренції з боку автомобільного транспорту в сегменті дальності перевезення окремих вантажів. Тенденцією останніх років в Україні є поступове витіснення залізничного транспорту автомобільним в зоні внутрімодальної конкуренції. Збільшення радіусу вантажних автомобільних перевезень можна прослідкувати на перевезенні окремих видів вантажів, наприклад, зерна. Раніше автомобільний транспорт забезпечував першу ланку агрологістики, а також перевозив майже 90%

зерна, яке йде на виробництво борошна і круп. При цьому, дальність його перевезень сягала до 150 км, тоді як зараз 300 км і більше. Вантажовідправники надають перевагу автомобільним перевезенням, беручи до уваги ряд переваг останнього та нехтуючи його недоліками, наприклад, негативним впливом на навколишнє середовище (в Україні цей фактор поки відіграє меншу роль, ніж в ЄС). Загострення конкуренції з боку автомобільного в даному сегменті пов'язане також із непрогнозованістю тарифів на залізничні перевезення та низкою недоліків діючої системи тарифоутворення.

В європейських країнах, де левову частку у вантажних перевезеннях посідає автомобільний транспорт, всі зусилля спрямовані на переорієнтацію вантажів з автомобільного на залізничний, зокрема, однією з цілей до 2050 р. є переорієнтація 50% міжміських вантажних перевезень на середні відстані з автомобільного на залізничний та водний транспорт.

Спостерігається тенденція до зростання контейнерних залізничних перевезень. Номенклатура вантажів, що перевозяться залізничним транспортом у контейнерах, відрізняється для великих і дрібних замовлень. Основними вантажами, що перевозились у 2020 р залізницею. у контейнерах при великих замовленнях, були: чорні метали (27%), зерно, продукти перемолу (18%), хімікати (10%), олія рослинна (7,5%), смоли синтетичні (7%), цукор (6%), мінбудматеріали (5%), руда кольорова, сірчана (3%), хімічні та мінеральні добрива (2,5%), автомобілі (2,4%). Дрібними замовленнями перевозять у контейнерах крохмальні продукти, папір та картон, кокс, кольорові метали та вироби, лісові вантажі, брухт чорних металів, машини та устаткування, нафту та нафтопродукти, залізну та марганцеву руди, сіль, цемент та інші вантажі[26].

Серед факторів, які впливають на зміни на ринку вантажних залізничних перевезень, основними є система тарифоутворення та

[26] Контейнерні перевезення – ключ до європейського ринку. *Офіційний залізничний інформаційний портал*. URL: https://info.uz.ua/analitika/konteynerni-perevezennya-klyuch-do-evropeyskogo-rinku

маршрутизація, що є визнаною формою удосконалення перевізного процесу та відповідає сучасним тенденціям у логістиці, оскільки підвищує ефективність роботи залізничного транспорту за рахунок зменшення експлуатаційних витрат, та – частково – Угода про асоціацію між Україною та ЄС, яка визначає орієнтири розвитку для залізничного транспорту України.

Підвищення результативності діяльності АТ «Укрзалізниця» можливе за рахунок зниження експлуатаційних витрат. Саме тому найбільш перспективним вбачається використання однієї з найважливіших складових системи організації вагонопотоків – маршрутизації перевезення вантажів. Результати досягаються завдяки:

– забезпеченню прискорення обороту вагонів в усіх видах вантажів, що надзвичайно актуально для українських залізниць в умовах дефіциту тягового рухомого складу;

– узгодженню та скороченню термінів доставки вантажів;

– збільшенню швидкості доставки вантажів;

– зменшенню часу обробки рухомого складу на технічних станціях, що впливає на зменшення плати за використання вагонів від одного до трьох разів та може здешевити перевезення від 35 до 50%, враховуючи питому вагу вагонної складової у вартості перевезення;

– отриманню ефекту збільшення обсягів перевезень до 20%, або близько 60 млн т, залізничним транспортом[27] залежно від частки маршрутних перевезень у загальній структурі вантажних перевезень.

Зазначимо, що завдяки маршрутизації, у 2019 р. АТ «Укрзалізниця» вдалося збільшити обсяги перевезення вантажів, а також удвічі підвищити оборот вагона порівняно з нормативним показником. Проте, відповідно до

[27] Дві можливості для зростання обсягів перевезень, які ми спільно можемо реалізувати. URL: https://www.railinsider.com.ua/andrij-ryazanczev-dvi-mozhlyvosti-dlya-zrostannya-obsyagiv-perevezen-yaki-my-spilno-mozhemo-realizuvaty/

рекомендацій Антимонопольного комітету, маршрутні перевезення АТ «Укрзалізниця» у вересні 2020 р. було призупинено шляхом припинення дії відповідного договору та знову відновлено з другої половини листопада 2020 р., відповідно до оприлюдненого Порядку № 3[28]. Причиною припинення було визначено нерівні умови надання послуг із перевезення вантажів.

Однією з головних переваг маршрутизації вважається швидкість доставки вантажів. Проте на практиці та при маршрутних перевезеннях відбувається зниження нормативних термінів доставки вантажів через системне порушення нормативів, які прописані у Правилах обчислення термінів доставки вантажів – 200 км на добу для вагонних відправлень і 320 км на добу для маршрутних відправлень. Це впливає на вартість перевезення через зниження оборотності вагонів і відповідно збільшує плату за перевезення для вантажовідправників. Загалом виконання плану перевезень маршрутами вантажовідправником і залізницею стимулюється нині шляхом встановлення штрафних санкцій за його порушення. Так, за несвоєчасне прибуття вантажу, відповідно до Статуту, залізниця виплачує одержувачу штраф у розмірі від 10 до 30% провізної плати[29].

Маршрутизація вантажних залізничних перевезень є широко використовуваним методом організації перевезень не лише в Україні, а й за кордоном. Дедалі більше країн долучається до розширення частки маршрутних відправлень у загальній структурі залізничних відправлень. Маршрутна відправка завжди буде дешевшою за вагонну, адже, крім менших експлуатаційних витрат, застосовується нормативний термін доставки. Для прикладу, в США різниця між маршрутною та вагонною відправкою становить близько 40% вартості.

---

[28] Порядок №3 надання послуги з організації перевезень вантажів залізничним транспортом з погодженим скороченим терміном доставки маршрутними та контейнерними поїздами. URL: http://uz-cargo.com/docs/poryadok_3_20.11.2020.pdf

[29] Миронович А., Ейтутіс Г., Крищенко С. Маршрутизація перевезень як фактор підвищення інвестиційної привабливості АТ «Укрзалізниця». *Збірник наукових праць ДУІТ. Серія «Економіка і управління»*. 2020. Вип. 48. С. 31–37.

Отже, маршрутизація є одним із важелів АТ «Укрзалізниця» для утримання та збільшення обсягів вантажних перевезень при загостренні дефіциту тяги та ефективним способом перевезення вантажів, який надає «великим» вантажовласникам оптимальні умови перевезення, із урахуванням надання послуг зі зберігання вантажів, а АТ «Укрзалізниця» дозволяє збільшити обсяги вантажних перевезень та забезпечити високий рівень конкурентоспроможності на ринку вантажних перевезень. Саме тому АТ «Укрзалізниця» необхідно і надалі використовувати маршрутизацію для перевезення вантажів, що дасть можливість задовольнити потреби національної економіки в перевезенні більших обсягів вантажів, забезпечить оптимальні умови перевезення вантажовласникам, сприятиме покращенню показників ефективності використання рухомого складу, оптимізації операційних процесів та забезпечить економію експлуатаційних витрат.

Орієнтири розвитку для залізничного транспорту України наразі визначені Угодою про асоціацію, що передбачає імплементацію європейських директив та регламентів у національне законодавство в залізничній сфері та їх практичну реалізацію шляхом проведення структурної реформи, запровадження відповідних технічних норм та стандартів ЄС, модернізацію інфраструктури, сумісність залізничних систем, усунення бар’єрів, покращення перевезень, що створить передумови для взаємного доступу на ринок залізничних послуг. У довгостроковій перспективі це може не лише забезпечити високі економічні показники діяльності залізничного сектора, а й підвищити рівень його конкурентоспроможності, покращити якість перевезень, збільшити експортний потенціал залізничних послуг, сприяти надходженню інвестицій.

Акти європейського законодавства, які необхідно імплементувати в національне залізничне законодавство, охоплюють такі напрями, як: доступ до ринку та інфраструктури, технічні умови та техніка безпеки, стандартизація рахунків та статистики, інтероперабельність, комбіновані

перевезення, інші аспекти й окреслюють орієнтири інноваційного розвитку галузі в коротко- та довгостроковій перспективах.

Аналізуючи перебіг виконання Угоди в залізничній галузі, зауважимо, що процес імплементації європейських директив у національне залізничне законодавство відбувається дуже повільними темпами і має часткові результати щодо кожного напряму.

Основною перешкодою на шляху впровадження актів законодавства ЄС у залізничній сфері є досить тривалий процес ухвалення нового закону «Про залізничний транспорт». Зауважимо, що після підписання Угоди було ініційовано шість різних законопроєктів про залізничний транспорт, які більшою чи меншою мірою базувалися на актах законодавства ЄС у залізничній сфері та мають бути імплементовані в національне залізничне законодавство, зокрема: № 3650 від 14 грудня 2015 р., № 4593 від 5 травня 2016 р., № 7316 від 17 листопада 2017 р., № 9512 від 30 січня 2019 р., № 1196 від 29 серпня 2019 р. та № 1196–1 від 6 вересня 2019 р. Проте досі законопроєкт № 1196-1 «Про залізничний транспорт» не прийнято.

Те, що новий закон «Про залізничний транспорт» не було ухвалено, стримує лібералізацію та гальмує процес відкриття конкурентних ринків вантажних та пасажирських перевезень і, паралельно з відсутністю інших законодавчих змін, унеможливлює подальший процес виконання Угоди щодо залізничного транспорту.

Крім того, варто звернути увагу на те, що визначені Угодою акти були імплементовані в законодавство країн ЄС та реалізовані протягом дії трьох залізничних пакетів починаючи з 2001 р. та на період підписання Угоди були чинними. Проте через два роки після підписання Угоди – в 2016 р. в ЄС було впроваджено найбільшу і найскладнішу юридичну ініціативу – четвертий залізничний пакет, спрямований на проведення суттєвих реформ для усунення решти бар’єрів на шляху створення єдиного європейського залізничного простору. Його мета – перетворити залізничний сектор на більш конкурентоспроможний порівняно з іншими видами транспорту, насамперед

автомобільним, а також досягнути зниження витрат, усунути адміністративні та технічні бар'єри, прискорити процеси авторизації та сертифікації безпеки, гармонізувати впровадження Європейської системи управління залізничним рухом (ERTMS)[30].

«Ринковий компонент» пакета, яким передбачається завершити процес поступового відкриття ринку, розпочатий з першого залізничного пакета, включає Директиву 2016/2370/ЄС, яка вносить поправки до Директиви 2012/34/ЄС, що стосується відкриття ринку внутрішніх послуг пасажирських перевезень на залізниці та управління залізничною інфраструктурою й не увійшла до переліку європейських актів законодавства у сфері залізничного транспорту, які повинні бути імплементовані в національне залізничне законодавство. При цьому Директивою 2016/2370/ЄС передбачається скасування таких директив, як 91/440/ЄС, 95/18/ЄС та 2001/14/ЄС, які Україна мала імплементувати до 2022 р. Крім того, «Ринковий компонент» включає Регламент 2016/2338/ЄС, що вносить поправки до Регламенту 1370/2007/ЄС, який стосується укладення державних контрактів на надання послуг по внутрішньому пасажирському транспорту по залізниці, який Україні також потрібно імплементувати згідно з Додатком XXXII Угоди.

«Технічний компонент» пакета спрямований на перехід до прийняття технічних норм та правил безпеки з національного на рівень ЄС шляхом видачі єдиних сертифікатів безпеки та дозволів на транспортні засоби, затвердження тендерних пропозицій ERTMS задля підвищення конкурентоспроможності залізничного сектора[31]. Повна реалізація пакета усуне залишки технічних перешкод на шляху до єдиного європейського залізничного простору.

Треба зазначити, що директиви, які входять в технічну складову, зокрема, Директива 2016/797/ЄС про інтероперабельність залізничної

[30] The 4 th Railway Package. A guide for stakeholders. URL: https://eimrail.org/wp-content/uploads/2020/03/2020-03-EIM-guide-on-the-4th-Railway-Package.pdf

[31] Rail. Fourth railway package of 2016. URL: https://ec.europa.eu/transport/modes/rail/packages/2013_en

системи в ЄС та Директива 2016/798/ЄС з безпеки на залізничному транспорті, вносять зміни в Директиви 2008/57/ЄС та 2004/49/ЄС, які мають бути імплементовані в національне залізничне законодавство.

Беручи до уваги той факт, що імплементація директив і регламентів не має завершуватись лише впровадженням європейських норм та стандартів у вітчизняне залізничне законодавство, а повинна відбутися реалізація цих положень у практичній площині шляхом комплексної і системної реформи в галузі залізничного транспорту, надзвичайно важливо узагальнити набутий досвід, визначити прогалини та виклики, зробити відповідні висновки й окреслити перспективи для вітчизняних залізниць, здійснивши всебічний огляд досягнення цілей Угоди, що має відбутися в поточному році відповідно до домовленостей та положень, передбачених самою Угодою.

За умов що склалися, згідно з викладеним вище, важливо буде забезпечити ефективне тарифне регулювання ринку залізничних вантажоперевезень, що власне зумовило нас виокремити цю проблему в окремий підпункт.

2.4. Забезпечення ефективного тарифного регулювання ринку залізничних вантажоперевезень

Тарифи на перевезення вантажів **залізничним транспортом** у внутрішньому сполученні України є державно регульованими, їх встановлюють державні органи. Зокрема, Міністерство інфраструктури України затверджує тарифи (згідно з постановою КМУ від 25 грудня 1996 року № 1548 «Про встановлення повноважень органів виконавчої влади та виконавчих органів міських рад щодо регулювання цін (тарифів)») після погодження в Міністерстві економічного розвитку і торгівлі, Міністерстві фінансів та Державній регуляторній службі. Але після завершення процесу дерегуляції АТ «Укрзалізниця» (згідно з наказом Міністерства інфраструктури України від 12.12.2017 р. № 425 «Про внесення змін до

Збірника тарифів на перевезення вантажів залізничним транспортом у межах України та пов'язані з ними послуги») з 19 лютого 2018 р. отримала право самостійно встановлювати вагонну складову тарифу. Тож наразі тарифи на перевезення вантажів чітко розподіляються на: 1) регульовані державою та 2) вільні тарифи, які АТ «Укрзалізниця» самостійно встановлює.

Визначаються тарифи на перевезення вантажів залізницею в Україні шляхом застосування їх базових ставок, визначених Збірником тарифів (передбачає 29 різних схем тарифікації), які необхідно множити на відповідні коефіцієнти, що застосовуються до цього Збірника тарифів, згідно із тарифними класами вантажів (наказ Міністерства транспорту та зв'язку України від 26 березня 2009 р. № 317 «Про затвердження Збірника тарифів на перевезення вантажів залізничним транспортом у межах України та пов'язані з ними послуги та Коефіцієнтів, що застосовуються до цього Збірника тарифів). Розподіл вантажів за відповідними тарифними класами в Україні уведено з 1997 р.[32] (табл. 2.5) за тоді ще неринкової економіки – з метою зниження тарифів на перевезення низько вартісних, – але при цьому стратегічно важливих для держави – вантажів із високою часткою транспортної складової в кінцевій ціні продукції.

Такий розподіл – за «Тарифним керівництвом №1», затвердженим наказом Державного Комітету по цінах ще у 1941 р.[33], який передбачав перевезення важливих для економіки товарів за нижчими тарифами, – Україна отримала у спадок від СРСР.

Зауважимо, що при визначенні класів вантажів за середній рівень тарифів на їх перевезення було взято тарифи ІІ-го тарифного класу, тоді як для вантажів І тарифного класу тариф було встановлено на 20% нижчий за цей рівень, а для позакласних – нижчий на 28,1%. При цьому тарифи для

[32] Постанова Кабінету Міністрів України від 28 червня 1997 року № 605 «Про заходи щодо поліпшення діяльності залізниць України у 1997 році». URL: https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/605-97-%D0%BF#Text

[33] Чому Укрзалізниця хоче підняти вантажні тарифи для олігархів. URL: https://biz.censor.net/resonance/3222391/chomu_ukrzalznitsya_hoche_pdnyati_vantajn_tarifi_dlya_olgarhv

вантажів III тарифного класу встановлювалися на 23,9% вищі від встановленого середнього рівня[34]. Протягом періоду дії тарифних класів диспропорції між ними поступово збільшувалися і наразі призвели до значного тарифного дисбалансу (рис. 2.9).

Таблиця 2.5

Розподіл вантажів за тарифними класами

Позакласні	I	II	III	Інші вантажі (коефіцієнт)
Сіль кухонна; гранітний відсів; перліт; щебінь; зола, шлаки, пісок	Вантажі в мішках; ліс-кругляк; руда; вугілля, сланці, торф насипом; пісок; камінь; наповнювачі пористі, цегла, цемент; вапняк; азбест, слюда; аміак, азотні добрива, сірка	Зерно і насіння; овочі; фрукти та ягоди; рогата худоба; сіно, солома, корми; органічні добрива; пиломатеріали; саджанці; дерев'яна тара; руди кольорових металів; кокс; нафта; асфальт, гудрон; гіпс, вапно, крейда; пемза; шифер і черепиця; будматеріали; легкові автомобілі; вугілля деревне; кислоти та оксиди; макуха і шрот, борошно; жири і сало; жива риба; безалкогольні напої; вода, лід; скляна тара; рейки; хлор; меляса	Горіхи; тютюн; розсада, пух і перо, шкіра та хутро; посуд; книги; музичні, спортивні інструменти, іграшки; фанера і шпон; будинки; целюлоза, папір; бензин, дизпаливо; труби; скло та кераміка; чавун, сталь в злитках, феросплави, чорні метали та брухт чорних металів; с/г машини, трактори, обладнання, котли, локомотиви, крани; металеві конструкції; апарати та прилади; медикаменти, косметика, мило; гумові вироби; смола, пластмаса; вино, пиво, горілка; сірка; тканини	Домашні речі (0,756); швидкопсувні вантажі, що перевозяться у рефрижераторах (1,461); продукти харчування (1,945); енергетичні гази (2,599); швидкопсувні вантажі і латекс (3,722).

Джерело: складено відповідно до тарифно-статистичної номенклатури вантажів[35].

[34] Повідомлення про оприлюдення проєкту наказу Міністерства інфраструктури України «Про внесення змін до Коефіцієнтів, що застосовуються до тарифів Збірника тарифів на перевезення вантажів залізничним транспортом у межах України та пов'язані з ними послуги» / Міністерство розвитку громад, територій та інфраструктури України. URL: https://mtu.gov.ua/news/32928.html

[35] Єдина тарифно-статистична номенклатура вантажів. URL: https://www.uz.gov.ua/cargo_transportation/legal_documents/nomenklatura/changes_etcnb/; Коефіцієнти, що застосовуються до тарифів Збірника тарифів на перевезення вантажів залізничним транспортом у межах України та пов'язані з ними послуги. URL: https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/z0341-09#n4

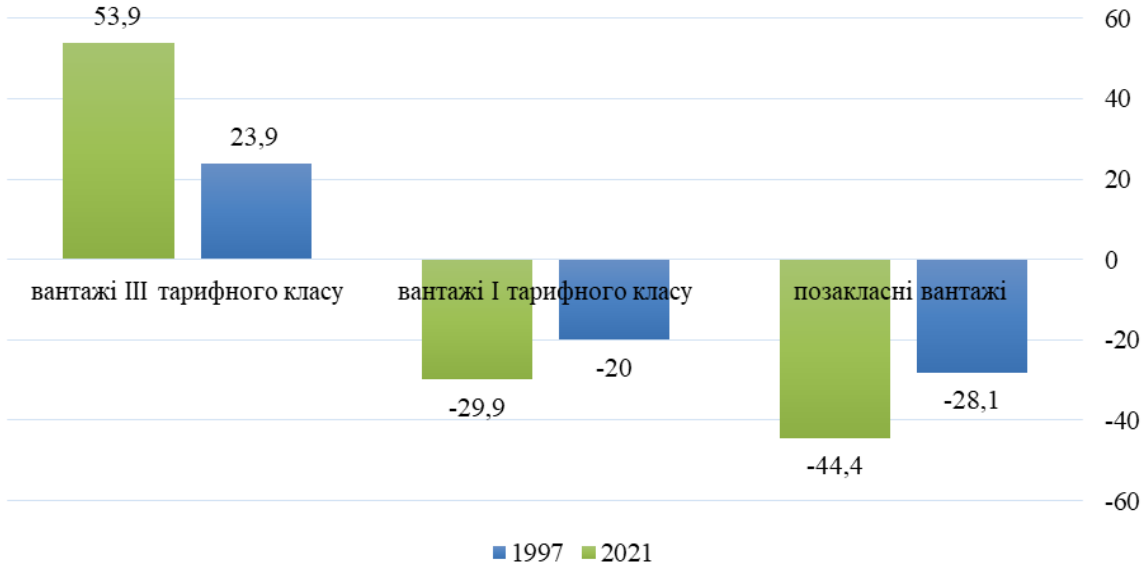

Рис. 2.9. Співвідношення тарифів на перевезення вантажів I та III тарифних класів та позакласних вантажів у 1997 р. та 2021 р., *%*

Джерело: побудовано згідно з даними офіційного сайту Мінінфраструктури. URL: https://mtu.gov.ua/news/32928.html

Різниця тарифу на перевезення між вантажами I та III тарифних класів за цього тарифного дисбалансу становить 2,72 раза, а вантажів позакласної групи та вантажів III тарифного класу – майже 3 рази[36]. Така суттєва різниця в тарифах вплинула на зростання у загальній структурі перевезень частки позакласних вантажів і вантажів I тарифного класу й призвела до відтоку та зменшення перевезення залізницею вантажів II-го й III-го тарифних класів.

Водночас упродовж періоду дії тарифних класів сталися значні зміни в економічній системі країни та безпосередньо у самій галузі відбулася корпоратизація, тобто змінилася економічна модель функціонування залізничного транспорту. Було проведено дерегуляцію вагонної складової тарифу, почав діяти конкурентний ринок операторів вантажних вагонів, зменшилася частка залізничного транспорту на ринку вантажних перевезень, змінилося співвідношення вантажів різних тарифних класів у загальній структурі перевезень, впроваджується експериментальний проєкт із тягою та ін.

[36] Офіційний сайт Міністерства інфраструктури України. URL: https://mtu.gov

У ринкових умовах існування тарифних класів створює переваги для одних галузей економіки, дискримінуючи при цьому інші галузі, тобто таким чином відбувається субсидування перевезення низькомаржинальних вантажів за рахунок прибуткових високомаржинальних. Насамперед, це стосується вантажів, які належать до ІІІ тарифного класу, перевезення яких для залізниці є найбільш прибутковими. Збитки від перевезення АТ «Укрзалізниця» несе саме від позакласових вантажів та вантажів І тарифного класу, їх перевезення нижчі за рівень собівартості та здійснюються з від'ємною рентабельністю (табл. 2.6).

Таблиця 2.6

Рентабельність перевезення вантажів І-го тарифного класу АТ «Укрзалізниця», *%*

Вид вантажу, що належить до І-го класу	**щебінь**	**Пісок**	**Шлаки**	**клінкер**	**Руда**	**вугілля**
Рентабельність перевезень, %	-21,1	-14,3	-31,8	-9,8	-18,9	-14,8

Джерело: за даними: Чому Укрзалізниця хоче підняти вантажні тарифи для олігархів. URL: https://biz.censor.net/resonance/3222391/chomu_ukrzalznitsya_hoche_pdnyati_vantajn_tarifi_dlya_olgarhv

При цьому частка цих вантажів у загальній структурі перевезень зросла, зокрема частка вантажів ***І тарифного класу*** становила близько 50% (з яких **50% –** руда, а **38%** – вугілля**),** а *позакласних* вантажів становила 17% (з яких 96% – будматеріали) (табл. 2.7).

Частка перевезених вантажів **ІІ тарифного класу** в 2019 р. становила 20%, з них: 65% – зерно та борошномельна продукція, 20% – нафта та нафтопродукти (нафтопродукти – ІІІ клас, але в державній статистиці не розділяються), 15% – інші вантажі. При цьому частка перевезених вантажів ІІІ тарифного класу становила лише 8%, з них: 89% – метали, 10% – брухт металів, менше 1% – продукція машинобудування[37], та має тенденцію до зменшення (рис. 2.10). Це пов'язано як із зменшенням виробництва товарів, які відносяться

[37] Чому Укрзалізниця хоче підняти вантажні тарифи для олігархів. URL: https://biz.censor.net/resonance/3222391/chomu_ukrzalznitsya_hoche_pdnyati_vantajn_tarifi_dlya_olgarhv

до III тарифного класу вантажів (у першу чергу чорних металів), так і їх переорієнтацією на інші види транспорту, насамперед автомобільний.

Таблиця 2.7

Структура перевезення вантажів АТ «Укрзалізниця» у 2019 р. відповідно до тарифних класів, *тис. т*

Вид вантажу	**Обсяг,** *тис. т*	**Тарифний клас**	*% від загального обсягу перевезень*
Залізна і марганцева руда	74 529	I клас	24,0
Кам'яне вугілля	58 760	I клас	19,0
Будматеріали	51 732	позакласні	17,0
Зерно і продукти помелу	40 540	II клас	13,0
Чорні метали	21 416	III клас	7,0
Нафта і нафтопродукти	12 124	II клас, III клас	4,0
Хімічні і мінеральні добрива	8 831	I клас	3,0
Цемент	6 081	I клас	2,0
Кокс	5 115	II клас	2,0
Руда кольорова і сірчана сировина	4 399	II клас	1,0
Хімікати	3 774	I клас	1,0
Брухт чорних металів	2 494	III клас	1,0
Сіль	2 076	позакласні	1,0
Лісові вантажі	1 492	I клас	
Машини і устаткування	115	III клас	
Автомобілі	37	II клас	
Кольорові метали і вироби з них	33	III клас	

Джерело: за даними: Чому Укрзалізниця хоче підняти вантажні тарифи для олігархів. URL: https://biz.censor.net/resonance/3222391/chomu_ukrzalznitsya_hoche_pdnyati_vantajn_tarifi_dlya_olgarhv

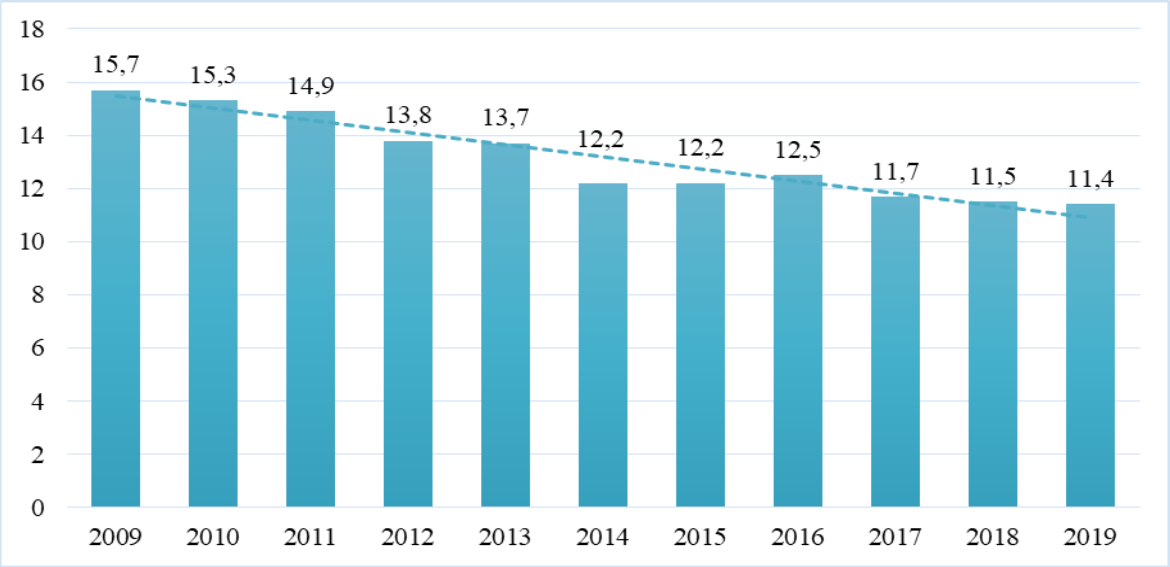

Рис. 2.10. Частка вантажів III тарифного класу в загальній структурі обсягів перевезення вантажів залізницею, включаючи експорт та імпорт, у 2009–2019 рр., *%*

Джерело: побудовано за даними: Укрзализныця пошла войной на олигархов: хочет возить грузы по единому тарифу. Кто выиграет. URL: https://biz.liga.net/all/transport/article/ukrzaliznytsya-poshla-voynoy-na-oligarhov-hochet-vozit-gruzy-po-edinomu-tarifu-kto-vyigraet

Перевезення металопродукції скоротилися в 2020 р. на 4,2% – до 20,5 млн т[38], тоді як перевезення вантажів позакласної групи, перевезення яких для АТ «Укрзалізниця» нерентабельні (про що йшлося вище), у 2020 р. збільшились порівняно з 2019 р. на 35,9%[39].

Такі зміни відбулися за загальної тенденції зменшення обсягів вантажних залізничних перевезень, що прослідковується із 2012 р. Необхідно при цьому зазначити, що витрати на перевезення вантажів залізницею не залежать від виду вантажу, що перевозиться у вагоні. Визначальними для встановлення тарифів, наприклад в ЄС, є інші критерії, що базуються не на класах вантажів, а на швидкості руху на маршруті, завантаженості маршруту, кількості перевезеного маршрутом вантажу, інфраструктурних особливостях маршруту, відстані перевезення, додаткових послугах. У Німеччині система тарифікації диференціюється з огляду на базову ціну маршруту та ступінь його завантаження. Крім того, беруться до уваги фактори якості[40] – рівень шуму при рухові поїздів, їх відставання від графіка тощо.

З огляду на світову практику існує два основних підходи до тарифоутворення на вантажні залізничні перевезення. *Перший підхід* – витратний, що відштовхується від витратного принципу (собівартість перевезення + рентабельність + інвестиційна складова), де розмір тарифу не залежить від виду вантажу та його вартості, а орієнтований на собівартість перевезення. *Другий підхід* – конкурентний, заснований на принципі платоспроможності вантажу або «ринковій» системі тарифів. Принцип

[38] МІУ має намір з вересня підняти тарифи на залізничні перевезення вантажів 1-го і 2-го класів. URL: https://dzi.gov.ua/press-centre/news/miu-maye-namir-z-veresnya-pidnyaty-taryfy-na-zaliznychni-perevezennya-vantazhiv-1-go-i-2-go-klasiv/

[39] Повідомлення про оприлюдення проєкту наказу Міністерства інфраструктури України «Про внесення змін до Коефіцієнтів, що застосовуються до тарифів Збірника тарифів на перевезення вантажів залізничним транспортом у межах України та пов’язані з ними послуги» / Міністерство розвитку громад, територій та інфраструктури України. URL: https://mtu.gov.ua/news/32928.html

[40] Науково-економічна рада Укрзалізниці рекомендує поетапно провести зближення тарифних класів вантажів. URL: https://www.railinsider.com.ua/naukovo-ekonomichna-rada-ukrzaliznyczi-rekomenduye-poetapno-provesty-zblyzhennya-taryfnyh-klasiv-vantazhiv/

платоспроможності вантажу передбачає, що перевезення вантажу вищої вартості залізничним транспортом оплачується за вищим тарифом, а нижчої вартості – відповідно за нижчим[41].

При цьому використовуються три методи[42]: 1) «маржинальні витрати +» (рекомендований директивами ЄС 2001 р. та 2004 р.), який передбачає спочатку зниження граничних витрат при збільшенні обсягів перевезень, а далі їх зростання при перевищенні певних граничних лімітів. Залежить від впливу на інфраструктуру, від часу перевезення тонни вантажу, пропускної здатності інфраструктури; 2) «середні витрати +» визначаються шляхом ділення фіксованих і змінних витрат на обсяг перевезень і встановлення дозволеної регуляторними органами їх рентабельності; 3) метод Рамсея, що передбачає встановлення тарифу на вантажні перевезення, зважаючи не лише на вагу та відстань, а й на вид вантажу. Цей метод дає змогу максимізувати обсяги вантажних перевезень залізницею і використовується переважно в умовах монополії. До нього вдавалися у країнах колишнього СРСР, у Великій Британії, на окремих залізницях США, проте мотиви застосування були різними. В СРСР це стало інструментом планової економіки, що забезпечував необхідні обсяги залізничних вантажоперевезень.

В Україні підхід, який використовується до формування тарифів на вантажні залізничні перевезення на основі поділу вантажів за класом використовується і щодо перевезення порожніх вагонів. Для вагонів після вивантаження вантажів відповідних тарифних класів встановлюються різні коефіцієнти, відповідно до чого вартість перевезення порожніх вагонів для різних класів вантажів наразі відрізняється в 1,5–2,5 раза (табл. 2.8). Це створює прецедент, подібний до перевезення вантажів, оскільки

[41] Галушко О.І. Актуальні питання тарифного регулювання тяги та вартості життєвого циклу локомотиву. *Вісник економіки транспорту і промисловості* / УкрДУЗТ. 2017. № 58. С. 75–86; Основні принципи тарифоутворення при перевезенні вантажів залізничним транспортом. URL: https://www.railinsider.com.ua/valerij-tkachov-osnovni-prynczypy-taryfoutvorennya-pry-perevezenni-vantazhiv-zaliznychnym-transportom/

[42] Башко В. Железнодорожные перевозки: тарифные недореформы по-украински. *Зеркало недели. Украина*. 2016. № 7. URL: http://gazeta.zn.ua/finances/zheleznodorozhnye-perevozki-tarifnye-nedoreformy-po-ukrainski-_.html

прибутковими наразі є вагони, що звільняються від вантажів II та III тарифних класів, а інші – здійснюються з від'ємною рентабельністю.

Таблиця 2.8

Коефіцієнти до Збірника тарифів АТ «Укрзалізниця» при перевезенні вантажів відповідно до їх тарифних класів (станом на 30.06.2021 р**.)**

Тарифний клас вантажів	Коефіцієнт до тарифів при перевезенні вантажів	Відхилення між коефіцієнтами при перевезенні вантажів, %	Коефіцієнт до тарифів при перевезенні порожніх вагонів	Відхилення між коефіцієнтами при перевезенні порожніх вагонів, %
Позакласні	1,346	0	1,242	0
I	1,695	25,9	1,242	0
II	2,419	42,7	1,885	51,8
III	3,722	53,9	3,023	60,4

Джерело: Науково-економічна рада Укрзалізниці рекомендує поетапно провести зближення тарифних класів вантажів. URL: https://www.railinsider.com.ua/naukovo-ekonomichna-rada-ukrzaliznyczi-rekomenduye-poetapno-provesty-zblyzhennya-taryfnyh-klasiv-vantazhiv/

Зважаючи на викладене, можна стверджувати, що чинний Збірник тарифів на перевезення вантажів залізничним транспортом у межах України та пов'язані з ними послуги втратив свою актуальність, тож, відповідно, чинна система тарифоутворення у сфері перевезення вантажів залізничним транспортом у внутрішньому сполученні застаріла і не відповідає сучасним вимогам стосовно здійснення вантажних перевезень залізницею в рамках ринку, маючи ряд недоліків, серед яких варто насамперед виділити недосконалість та непрозорість системи формування тарифів та розподілу витрат. Існуюча система тарифоутворення, з одного боку, не відображає складові тарифу, їх відсоткову структуру, тобто характеризується відсутністю чіткої, обґрунтованої методики розрахунку тарифів щодо вантажних залізничних перевезень в умовах ринку, а з іншого – не дає змоги покривати витрати на здійснення перевезень та необхідну для залізничної галузі продукцію (унаслідок вільного зростання цін на відповідних ринках); не забезпечує отримання відповідних обсягів прибутку та стимулює взяття кредитів (які наразі, у структурі інвестиційних джерел, займають найбільшу частку) на здійснення модернізації основних фондів, що збільшує боргове

навантаження на АТ «Укрзалізниця»; не передбачає цільового використання коштів від підвищення тарифів. Чинний механізм розподілу доходів не дає змоги досягти необхідного рівня фінансової прозорості та реалізації потенціалу ринкових механізмів через:

– присутність перехресного субсидування:

а) пасажирських перевезень за рахунок вантажних. Вантажні перевезення є основним джерелом формування доходів залізничного транспорту та визначають його рентабельність, займаючи у загальній структурі доходів АТ «Укрзалізниця» частку в 80,3% (2019 р.), тоді як частка доходів від пасажирських перевезень становила майже 11%, а від допоміжної діяльності – 8,8% (визначено відповідно до даних консолідованої фінансової звітності АТ «Укрзалізниця»[43]). Зазначимо, що положення євродиректив забороняють перехресне субсидування пасажирських перевезень за рахунок вантажних, тому у перспективі – особливо ж за зниження рентабельності вантажних перевезень – від цього потрібно відходити. У 2008 р. рентабельність вантажних перевезень становила близько 40%[44], у 2019 р. – 27%[45], а в 2020 р. – 17%[46];

б) між вантажами, що перевозяться АТ «Укрзалізниця». Як уже ззазначалося, збитки від перевезення вантажів І тарифного класу та позакласних покриваються перевезеннями вантажів, які належать до ІІ та ІІІ тарифних класів;

---

[43] Консолідована фінансова звітність АТ «Укрзалізниця», складена за МСФЗ. URL: https://www.uz.gov.ua/about/investors/financial_statements/kfz_msfz/

[44] Рудаков О. Удосконалення роботи укрзалізниці як соціально-економічний фактор подолання наслідків фінансово-економічної кризи в металургійному комплексі України. URL: http://dspace.wunu.edu.ua/bitstream/316497/24010/1/%D0%A0%D1%83%D0%B4%D0%B0%D0%BA%D0%BE%D0%B2%20%D0%9E..pdf

[45] Україні потрібна реформа залізниці, а не штучні зміни класів віджилих тарифів. URL: https://www.minprom.ua/digest/269145.html; Консолідована фінансова звітність. Станом на 31 грудня 2020 року разом із звітом незалежного аудитора. URL: https://www.uz.gov.ua/files/file/about/investors/2020%20UZ%20Consolidated%20FS%20UKR%20with%20auditors%20report.pdf

[46] Консолідована фінансова звітність. Станом на 31 грудня 2020 року разом із звітом незалежного аудитора. URL: https://www.uz.gov.ua/files/file/about/investors/2020%20UZ%20Consolidated%20FS%20UKR%20with%20auditors%20report.pdf

в) порожніх вагонів під завантаження. Залежно від того, вантаж якого тарифного класу перебував у вагоні до вивантаження, до вже порожнього вагону, який прямує на завантаження, застосовуються різні коефіцієнти. Зокрема, коефіцієнт для порожніх вагонів після вивантаження вантажів I тарифного класу та позакласної групи становить 1,242, II тарифного класу – 1,885, а III-го тарифного класу – 3,023[47];

– відсутність в існуючій системі тарифоутворення стимулів та мотивації для переорієнтації вантажів, як перевозяться іншими видами транспорту, на залізничний. Наразі спостерігається діаметрально протилежна тенденція – перехід частини клієнтів на альтернативні способи доставки вантажів, насамперед автомобільним та річковим транспортом. На жаль, ця тенденція матиме продовження у разі, якщо тарифи на залізничні вантажоперевезення продовжуватимуть зростати без зрушень у реформах галузі;

– відсутність передбачуваності та прогнозованості чинної системи тарифоутворення на вантажні залізничні перевезення. Протягом останніх років тарифи на вантажні залізничні перевезення у внутрішньому сполученні періодично підвищуються без належного обґрунтування та громадського обговорення. Це негативно впливає насамперед на вантажовідправників, які не мають альтернатив щодо вибору перевізника, оскільки їх продукція не може перевозитись іншими видами транспорту (позакласні вантажі та вантажі I тарифного класу) та на отримувачів таких вантажів. Такі підвищення відбуваються через зміни умов договору на вантажні перевезення, індексацію тарифів – підвищення коефіцієнтів, що застосовуються до Збірника тарифів (рис. 2.11) тощо.

[47] Офіційний сайт Міністерства інфраструктури України. URL: https://mtu.gov.ua/

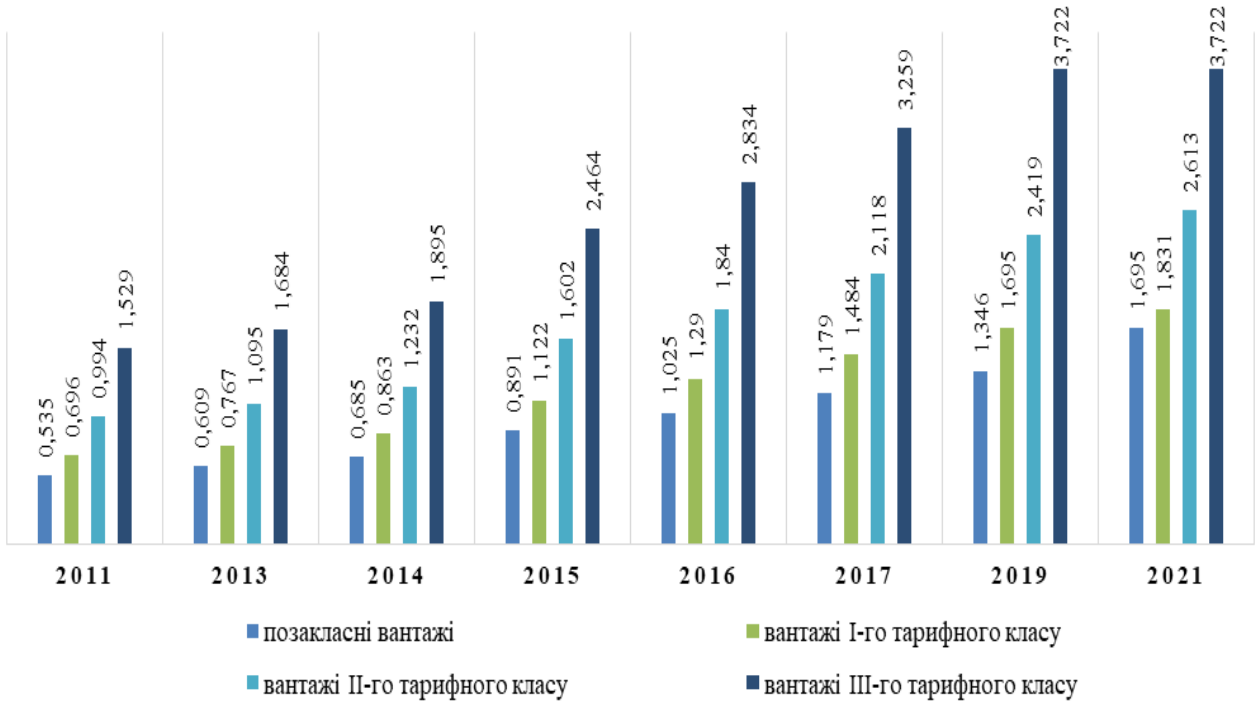

Рис. 2.11. Підвищення коефіцієнтів, що застосовуються до тарифів Збірника тарифів на перевезення вантажів залізничним транспортом

(на кінець року, в якому відбулося підвищення*)

Примітка: * – коефіцієнти підвищувалися з дня офіційного опублікування наказу та ще кілька разів протягом року.
Джерело: побудовано автором згідно з відповідними наказами Мінінфраструктури щодо підвищення коефіцієнтів.

За останні 10 років коефіцієнти, що застосовуються до Збірника тарифів, не підвищувалися лише у 2012 р., 2018 р. та 2020 р. Останнє підвищення тарифів на вантажні залізничні перевезення відбулося 17 серпня 2021 р. – перший етап, що, відповідно до затвердженого наказу Мінінфраструктури від 11.08.2021 р. № 418 «Про внесення змін до Коефіцієнтів, що застосовуються до тарифів Збірника тарифів на перевезення вантажів залізничним транспортом у межах України та пов’язані з ними послуги», передбачав встановлення тарифу для вантажів позакласної групи на рівні вантажів I тарифного класу, підвищення тарифів на перевезення вантажів I та II тарифних класів на 8%, а також зростання на 51,8% тарифу на порожній пробіг вантажних вагонів. Другий етап підвищення, який

заплановано на 1 січня 2022 р., передбачає підвищення тарифу на 20,4% для вантажів І тарифного класу та на 6,5%[48] для вантажів ІІ тарифного класу.

Існують різні експертні позиції щодо підвищення тарифів. Одні вважають, що *без підвищення тарифів на вантажні залізничні перевезення АТ «Укрзалізниця» зупиниться і від цього втратять усі*[49]. *Натомість інші – проти будь-якого підвищення під час кризи, оскільки це призведе до зниження експорту та втрати міжнародних ринків, адже продукція буде неконкурентною через високу частку транспортної складової*[50]. *Ще одна* непродумана *позиція* підвищення – та, що експортоорієнтовані підприємства мають величезну проблему із зовнішніми ринками[51]. *Подібної думки дотримується й* Федерація роботодавців паливно-енергетичного комплексу України, яка вважає, що для забезпечення ефективної діяльності АТ «Укрзалізниця» треба проводити його структурні реформи, а не займатися підвищенням тарифів і пропонує запровадити мораторій на підвищення тарифів, зборів та платежів, а також утриматися від зближення класів, оскільки це негативно позначиться на всій енергетичній сфері, а також знизить конкурентоспроможність вугледобувних підприємств[52]. Таку ж позицію щодо підвищення тарифів на вантажні залізничні перевезення підтримує і ГО «Перша енергетична асоціація України», яка заявляє про можливі катастрофічні наслідки, оскільки електроенергетика й вугільна галузь переживають «наймасштабнішу кризу» за весь період незалежності

[48] Стартував перший етап підвищення тарифів на вантажні перевезення залізницею. URL: https://mtu.gov.ua/news/33015.html

[49] Без збільшення тарифу на вантажні перевезення УЗ зупиниться. URL: https://www.railinsider.com.ua/kubrakov-bez-zbilshennya-taryfu-na-vantazhni-perevezennya-uz-zupynytsya/

[50] Підвищення тарифів УЗ призведе до колапсу експортоорієнтованих галузей. URL: https://www.railinsider.com.ua/pidvyshhennya-taryfiv-uz-pryzvede-do-kolapsu-eksportooriyentovanyh-galuzej-grojsman/

[51] Підвищення Укрзалізницею тарифів на вантажні перевезення є непродуманим кроком. URL: https://www.railinsider.com.ua/pidvyshhennya-ukrzaliznyczeyu-taryfiv-na-vantazhni-perevezennya-ye-neprodumanym-krokom-omelyan/

[52] Федерація роботодавців ПЕК закликає Уряд не допустити підвищення тарифів на залізничні перевезення. URL: https://www.railinsider.com.ua/federacziya-robotodavcziv-pek-zaklykaye-uryad-ne-dopustyty-pidvyshhennya-taryfiv-na-zaliznychni-perevezennya/

України[53]. Європейська Бізнес Асоціація не підтримує підвищення тарифів, пояснюючи це загальним зростанням тарифного навантаження на бізнес на 10,1 млрд грн щорічно, катастрофічними наслідками для вугільної та енергетичної галузей, негативним впливом на будівельну галузь, що, на думку членів Асоціації, призведе до переорієнтації будівельних вантажів на автотранспорт[54].

Загалом з боку бізнесу є розуміння того, що тарифи на перевезення вантажів необхідно переглядати, але не в умовах нестабільної ситуації з менеджментом. Більш ефективним, на думку представників бізнесу, було би спочатку завершення реформування компанії, створення НКРТ і лише потім обговорення тарифів. Вони обґрунтовують це невиконанням протягом останніх п’яти років АТ «Укрзалізниця» планів по капітальних інвестиціях. Зокрема, при підвищенні тарифів у 2019 р. на 14,2% (наказ Мінінфраструктури від 22.03.2019 р. № 205 «Про внесення змін до Коефіцієнтів, що застосовується до тарифів Збірника тарифів на перевезення вантажів залізничним транспортом у межах України та пов’язані з ними послуги»[55]), в результаті якого, за їхніми розрахунками, бізнес зазнав додаткових витрат у розмірі 7 млрд грн, виконання плану капітальних інвестицій АТ «Укрзалізниця» становило лише 51%[56]. Для представників бізнесу важливо, щоб тарифи були економічно обґрунтованими, для чого вони вважають за необхідне порахувати собівартість перевезення для

[53] Підвищення тарифів на залізничні перевезення призведе до кризи в енергетичній галузі, – енергоасоціація. URL: https://www.railinsider.com.ua/pidvyshhennya-taryfiv-na-zaliznychni-perevezennya-pryzvede-do-kryzy-v-energetychnij-galuzi-energoasocziacziya/

[54] Мінінфраструктури планує підвищити тарифи на залізничні перевезення вантажів. URL: https://eba.com.ua/mininfrastruktury-planuye-pidvyshhyty-taryfy-na-zaliznychni-perevezennya-vantazhiv/

[55] Наказ Мінінфраструктури «Про внесення змін до Коефіцієнтів, що застосовується до тарифів Збірника тарифів на перевезення вантажів залізничним транспортом у межах України та пов'язані з ними послуги» № 205 від 22.03.2019 р. URL: https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/z0320-19#Text

[56] Сближение классов. Как рынок оценивает новую инициативу «Укрзализныци» и МИУ. URL: https://cfts.org.ua/articles/sblizhenie_klassov_kak_rynok_otsenivaet_novuyu_initsiativu_ukrzaliznytsi_i_miu_1824

кожного виду вантажу та визначити справедливий тариф, але при цьому має покращуватися якість послуг і відбуватися значні зміни на залізничному транспорті[57].

З огляду на викладене вище назріла необхідність зміни системи тарифоутворення на внутрішні вантажні залізничні перевезення. Власне таке завдання Уряд поставив перед Мінінфраструктури, Мінекономіки, Мінфіном, Мін'юстом та АТ «Укрзалізниця» – провести реформи системи тарифоутворення вантажних залізничних перевезень шляхом імплементації досвіду країн ЄС[58]. Крім того, серед виділених 10 ключових стратегічних ініціатив щодо розвитку АТ «Укрзалізниця», відповідно до Стратегії АТ «Укрзалізниця» на 2019–2023 рр.[59], на перше місце виведено встановлення протягом 2019–2022 рр. обґрунтованих тарифів. При цьому існуючі групи тарифів – регульовані та вільні – мають базуватися на однакових принципах, що встановлюються державним регулятором, а не компанією АТ «Укрзалізниця»: 1) покривати витрати на утримання, функціонування та відновлення протягом життєвого циклу основних фондів та нематеріальних активів і містити обґрунтований рівень рентабельності; 2) регулярно переглядатися відповідно до ринкових коливань. Тарифи мають бути не тільки економічно обґрунтованими, а й зрозумілими та логічними.

Для зміни існуючої системи тарифоутворення <u>*необхідно*</u>:

1) ухвалити новий Закон «Про залізничний транспорт», який окреслить рамки нової моделі ринку *залізничних перевезень та конкурентного середовища* і стане основою для напрацювання необхідної законодавчої бази для залізничної галузі;

---

[57] Повышение тарифов УЗ: 5 аргументов отраслевых грузоотправителей. URL: https://cfts.org.ua/spetsproekty/povyshenie_tarifov_5_argumentov_otraslevykh_gruzootpraviteley

[58] Кабмін планує реформувати тарифоутворення на Укрзалізниці. URL: https://gmk.center/ua/news/kabmin-planuie-reformuvati-tarifoutvorennya-na-uz/

[59] Стратегія АТ «Укрзалізниця» на 2019–2023 роки. URL: https://zbk.org.ua/wp-content/uploads/2019/09/%D0%A1%D1%82%D1%80%D0%B0%D1%82%D0%B5%D0%B3%D1%96%D1%8F-4-Typography.pdf

2) узгодити зміни законодавства та здійснити організаційне виокремлення окремих бізнес-вертикалей Укрзалізниці та фінансовий поділ видів господарської діяльності залізничного транспорту відповідно до створених бізнес-вертикалей;

3) ухвалити закон про Національну комісію, що здійснює державне регулювання у сфері транспорту. Підготовлені раніше проєкти законів не було схвалено. Наразі останній проєкт 3927 від 22.07.2020 р.[60] перебуває на розгляді у Верховній Раді;

4) здійснити передачу функцій тарифного регулювання на вантажні залізничні перевезення незалежному державному органу – Національній комісії, що здійснює державне регулювання у сфері транспорту, – яка відповідатиме за тарифну політику. Зауважимо, що в Україні створення НКРТ має певні ризики, враховуючи досвід створення аналогічного органу на ринку енергетики, на роботу якого є ряд нарікань щодо не завжди прозорого формування тарифів. У разі подібної ситуації на залізничному транспорті це матиме критичні наслідки для залізничної галузі та національної економіки. Потрібно, щоб НКРТ була незалежним органом і працювала для розвитку конкуренції та ринку;

5) провести комплекс заходів для зміни структури тарифу. На сьогодні вже проведено дерегуляцію вагонної складової та продовжено експеримент щодо приватної тяги (локомотивна складова, яку було заплановано виділити поряд з інфраструктурною та вагонною складовою тарифу ще у 2012 р. (згідно з наказом Мінінфраструктури від 27.07.2012 р. № 434 «Про затвердження Концепції структури розрахунку економічно обґрунтованих тарифів на перевезення вантажів залізничним транспортом та методики їх розрахунку»). Необхідно включити в тариф інвестиційну складову. Державно регульованим має залишитися тільки тариф на користування інфраструктурою – доступу до інфраструктури: спочатку необхідно

[60] Проєкт Закону про Національну комісію, що здійснює державне регулювання у сфері транспорту. URL: http://w1.c1.rada.gov.ua/pls/zweb2/webproc4_1?pf3511=69593

розробити концепцію його розрахунку а потім методологію. Тариф на доступ до інфраструктури має бути обґрунтованим, повинен збалансовувати витратну частину оператора інфраструктури та містити об'єктивно розраховану інвестиційну складову. Крім того, тариф на доступ до інфраструктури повинен бути «конкурентним», спонукати до переходу вантажів на залізничний транспорт з інших видів транспорту, в першу чергу автомобільного, а не навпаки. Для цього необхідна державна підтримка, без якої такої мети не досягнути.

Розподіл видів діяльності – це досить тривалий процес. Відзначають, що зміна моделі роботи залізниці, організаційне виокремлення окремих бізнес-вертикалей на початкових етапах можуть призвести до скорочення мережі, подорожчання послуг, зниження обсягів перевезення вантажів, але дасть змогу компенсувати витрати на утримання мережі та пасажирські перевезення (з центрального та місцевих бюджетів) тощо[61]. Наприклад, реформа Deutsche Bahn AG тривала близько десяти років і включала розділення інфраструктури та послуг з перевезення, відкриття колій для третіх сторін з оплатою тарифу за доступ, фінансування Урядом інфраструктури та супроводжувалася скороченням обсягів вантажних перевезень, погіршенням фінансового стану, зростанням зношування основних фондів тощо[62]. Як відомо, залізничні компанії Німеччини розвиваються завдяки величезним державним дотаціям. Щорічно Deutsche Bahn отримує до 10 млрд євро[63] на рік з державного бюджету, що становить 15% від загального доходу компанії. У рамках «зеленої трансформації» обсяги бюджетних інвестицій значно зростуть. Відповідно до контракту між Deutsche Bahn (DB) та міністерством транспорту країни (BMVI), компанія до

[61] Зближення класів суперечить самій сутності тарифоутворення через класи. URL: https://www.railinsider.com.ua/oleksandr-tkachuk-zblyzhennya-klasiv-superechyt-samij-sutnosti-taryfoutvorennya-cherez-klasy/

[62] Лібералізація ринку залізничних перевезень в україні. уроки країн європейського союзу. URL: https://ces.org.ua

[63] Вантажні перевезення: як розв'язати тарифний вузол. URL: https://biz.censor.net/columns/3019606/vantajn_perevezennya_yak_rozvyazati_tarifniyi_vuzol

2030 р. отримає значні інвестиції – 86 млрд євро, з яких 62 млрд євро з бюджету[64].

Беручи до уваги це, а також те, що наразі між урядовими структурами, правлінням компанії та наглядовою радою відсутня єдина, узгоджена позиція щодо реформування та розвитку залізниці, в АТ «Укрзалізниця» часто відбуваються кадрові зміни і вона перебуває у складному фінансовому становищі, що не лише не забезпечує потреби держави у перевезеннях, а й знижує безпеку руху на залізничному транспорті[65], а також відсутня державна підтримка залізниць, необхідно сформувати бачення щодо тарифів на вантажні залізничні перевезення у внутрішньому сполученні на середньострокову перспективу – це для ринку вантажних перевезень країни є дуже важливим фактором.

Зауважимо, що при перевезенні транзитних вантажів залізницями держав – учасниць СНД, тарифна політика на такі перевезення на кожен фрахтовий рік переглядається у рамках Угоди про проведення узгодженої політики у визначенні транспортних тарифів, що ратифікована Україною та затверджується відповідною Тарифною конференцією залізничних адміністрацій – учасниць цієї Угоди.

Це допоможе детальніше спрогнозувати ситуацію на ринку вантажних залізничних перевезень, адже питання підвищення тарифів на вантажні залізничні перевезення є стратегічно важливим, оскільки, з одного боку, складне фінансове становище АТ «Укрзалізниця» не дозволяє оновлювати рухомий склад та залізничну інфраструктуру, проводити модернізацію в необхідних обсягах тощо, а з іншого – подальше підвищення тарифів може негативно позначитися як на конкурентоспроможності вітчизняних

[64] Transport ministry and Deutsche Bahn ink 86 billion euro investment contract. URL: https://www.cleanenergywire.org/news/transport-ministry-and-deutsche-bahn-ink-86-billion-euro-investment-contract

[65] Науково-економічна рада Укрзалізниці рекомендує поетапно провести зближення тарифних класів вантажів. URL: https://www.railinsider.com.ua/naukovo-ekonomichna-rada-ukrzaliznyczi-rekomenduye-poetapno-provesty-zblyzhennya-taryfnyh-klasiv-vantazhiv/

товаровиробників, так і на діяльності самої залізниці, призвівши до подальшого скорочення обсягів перевезень через переорієнтацію вантажів та пасажирів на альтернативні види транспорту, а також на функціонуванні національної економіки та житті громадян.

Саме тому при прийнятті рішень про підвищення тарифів на вантажні залізничні перевезення у внутрішньому сполученні на сучасному етапі варто враховувати таке:

1) необхідно проводити розрахунки та здійснювати оцінку можливого впливу підвищення тарифів для суб'єктів господарювання, у т.ч. АТ «Укрзалізниця», що є суб'єктом господарювання державного сектора, а також на інтереси держави, громадян та економіки загалом. Відповідно до здійсненої кількісної та якісної оцінки такого впливу за проведеними розрахунками (що було метою іншого дослідження та базувалося на розробленому в ДУ «Інститут економіки та прогнозування» підході), вдалося більш повно визначити можливі наслідки регуляторного рішення щодо підвищення тарифів на внутрішні перевезення вантажів залізничним транспортом (згідно з наказом Мінінфраструктури від 11.08.2021 р. № 418) та визнати таке підвищення прийнятним для економічних інтересів суб'єктів господарювання, які є споживачами таких залізничних послуг, а також для держави та економіки в цілому;

2) формування сильної управлінської команди здатне мобілізувати внутрішній резерв компанії та дещо покращити фінансові показники роботи;

3) перегляд податкового навантаження АТ «Укрзалізниця», насамперед земельного податку, до якого в 2019 р. було внесено зміни, що значно ускладнили і без того непросте фінансове становище компанії, дозволить збільшити обсяги капітальних інвестицій у розвиток залізничної галузі. Наразі АТ «Укрзалізниця» є чи не єдиною залізницею в ЄС, що сплачує

податок на землю під коліями та єдиним подібним підприємством в Україні, адже жоден інший вид транспорту такий податок не сплачує[66];

4) вирішення державою питання компенсації збитків від перевезення пасажирів та впровадження прямих дотацій на оновлення рухомого складу АТ «Укрзалізниця» та підтримку залізничної інфраструктури (на кшталт того, як це передбачено на 2021 р.) сприятиме розвитку ринку вантажних залізничних перевезень;

5) підвищення тарифів на вантажні залізничні перевезення потрібно здійснювати поетапно з подальшим цільовим використанням коштів. *На першому етапі* доцільно розпочати зі зміни тарифів на перевезення *порожніх вагонів* після вивантаження вантажів I та II тарифних класів, залишивши без зміни тарифи для III класу, що менш негативно вплине на вантажовідправників та вантажоодержувачів. Реалізувати таке підвищення тарифів доцільно окремим наказом Міністерства інфраструктури України.

На другому етапі необхідно здійснити уніфікацію тарифів на пробіг порожніх вагонів. Такі тарифи мають бути однаковими, без прив'язки до вантажу, який перевозився до цього. Зауважимо, що Українська зернова асоціація[67] давно й послідовно відстоює уніфікацію порожнього пробігу – вартості доставки порожніх вагонів та зближення тарифних класів – вартості перевезення для різних вантажів.

На третьому етапі необхідно внести зміни до коефіцієнтів на тарифи для перевезення вантажів I та II тарифних класів, а також позакласних вантажів. Збиткові тарифи на позакласні вантажі та вантажі I класу мають бути переглянуті до рівня собівартості, що забезпечить беззбитковість перевезень. Зближення класів має відбуватися за умови досягнення балансу інтересів бізнесу, АТ «Укрзалізниці» та держави. Можна припустити, що

[66] Укрзалізниця сплатила 311 млн грн земельного податку за січень 2021 року. URL: https://www.uz.gov.ua/press_center/up_to_date_topic/page-6/535742/

[67] Система класифікації вантажів за класами – це рудимент радянської системи. URL: https://www.railinsider.com.ua/sergij-ivashhenko-systema-klasyfikacziyi-vantazhiv-za-klasamy-cze-rudyment-radyanskoyi-systemy/

такий підхід до підвищення тарифів дозволить частково повернути на залізницю вантажі, які наразі перевозяться автотранспортом.

З позиції науково-економічної ради Укрзалізниці[68] на першому етапі необхідно встановити тарифи на рівні собівартості перевезення для деяких вантажів позакласної групи (піску кварцового і формувального, шлаків, золи, солі, крім технічної, концентрату мінерального «Галіт», перліту) та перенести вантажі I класу (за деякими винятками) до вантажів II класу, а також уніфікувати тарифи на перевезення порожніх вагонів та встановити єдиний коефіцієнт незалежно від виду вантажу, який раніше перевозився у вагоні. При гармонізації тарифних класів необхідно керуватися принципом беззбитковості, першочергово забезпечивши це для вантажів позакласної групи та I тарифного класу. У разі прийняття *Урядом рішення про підтримку окремих галузей економіки доцільно здійснювати таку підтримку з державного бюджету. Зауважимо, що підтримка базових галузей економіки, зокрема гірничо-металургійного та хімічного комплексу через уведення мораторію* на підвищення тарифів на перевезення вантажів залізничним транспортом уже надавалася Урядом у 2008 р.[69]. *За їх рахунок потенціал залізниць, який наразі практично вичерпано, дозволяв надавати таку підтримку.*

На думку інших експертів, на першому етапі зближення варто проводити для тих товарів, що мають мінімальний вплив на суміжні галузі економіки[70].

Отже, система тарифоутворення на внутрішні вантажні залізничні перевезення – основоположна не лише для економіки залізниці, а й для

---

[68] Науково-економічна рада Укрзалізниці рекомендує поетапно провести зближення тарифних класів вантажів. URL: https://www.railinsider.com.ua/naukovo-ekonomichna-rada-ukrzaliznyczi-rekomenduye-poetapno-provesty-zblyzhennya-taryfnyh-klasiv-vantazhiv/

[69] Постанова КМУ «Про першочергові заходи щодо стабілізації ситуації, що склалася в гірничо-металургійному та хімічному комплексі» № 925 від 14 жовтня 2008 р. URL: http://search.ligazakon.ua/l_doc2.nsf/link1/KP080925.html

[70] Тарифні ініціативи УЗ – реальна загроза для програми «Велике будівництво». URL: https://www.railinsider.com.ua/pavlo-kachur-taryfni-inicziatyvy-uz-realna-zagroza-dlya-programy-velyke-budivnycztvo/

економіки країни, –потребує зміни підходів стосовно формування тарифів та розподілу доходів. Такі зміни неможливі без проведення реформування залізничної галузі та впровадження вертикально інтегрованої системи управління, тобто розділення АТ «Укрзалізниця» на функціональні бізнес-вертикалі, що має відбутися також на виконання Угоди про асоціацію з ЄС та відповідно до Стратегії АТ «Укрзалізниця» на 2019–2023 рр.[71], включатиме: корпоративний центр, вертикаль вантажних перевезень та логістики, вертикаль пасажирських перевезень, вертикаль інфраструктури, вертикаль виробництва та сервісу, організаційну структуру з управління непрофільними активами. Зволікання з реформою залізничної галузі та системи тарифоутворення, зокрема з визначенням державою ролі залізничного транспорту в загальній транспортній системі країни, матиме негативні наслідки не лише для ринку вантажних перевезень та галузі, а й національної економіки загалом. Процес реформування залізничної галузі є досить тривалим, єдиним результатом наразі є лише корпоратизація АТ «Укрзалізниці» та ряд невиконаних планів, програм, заходів, що свідчить про його фрагментарність. Погоджуємося з думкою[72] про те, що одним з основних факторів, який блокує процес реформ у залізничній галузі та системі тарифоутворення є відсутність політичної волі.

[71] Стратегія АТ «Укрзалізниця» на 2019–2023 роки. URL: https://www.uz.gov.ua/files/file/about/documents/%D0%A1%D1%82%D1%80%D0%B0%D1%82%D0%B5%D0%B3%D1%96%D1%8F-5-ypography%20(%D1%83%D0%BA%D1%80).pdf

[72] Буде зроблено все можливе, аби не допустити приватних перевізників на мережу. URL: https://www.railinsider.com.ua/volodymyr-omelyan-bude-zrobleno-vse-mozhlyve-aby-ne-dopustyty-pryvatnyh-pereviznykiv-na-merezhu/

РИНКИ АВТОМОБІЛЬНИХ ПЕРЕВЕЗЕНЬ ТА ЇХ РОЗВИТОК В УКРАЇНІ

3.1. Інституційні передумови впровадження «зеленого» транспорту на ринку автомобільних перевезень

Модель економіки, в основу якої було покладено тривале та необмежене економічне зростання, призвела до швидкого скорочення запасів багатьох природних та енергетичних ресурсів, критичної бідності у деяких країнах, збільшення економічної та соціальної нерівності між країнами, що викликає граничні форми соціального протесту. Вона призвела до критичних економічних і соціальних наслідків у світі та загострила екологічні проблеми, що проявляються у глобальній зміні клімату, результатом чого є глобальне потепління та погіршення стану довкілля.

Екологічні зміни значною мірою викликані використанням викопного палива, неефективним споживанням енергії та підвищенням автомобілізації, що призводять до утворення парникових газів (ПГ). Парниковий ефект загрожує соціально-економічному розвитку країн усього світу. Так, у 2019 р. концентрація вуглекислого газу, який у загальних викидах ПГ в атмосферу займає найбільшу частку, досягла рекордного рівня та становила 415,26 ppm[73]. зростання ПГ у світі порівняно з 1990 р. становило 43%[74], а середньорічна концентрація CO_2 продовжує стабільно зростати. Треба зазначити, що автомобільний транспорт, який є основним споживачем нафти, з часткою 50–60% її загального споживання, часто становить основне джерело місцевого забруднення повітря та закислення довкіллля в більшості країн, що розвиваються. Подальше ж зростання автомобільних ринків через

[73] 67% викидів парникових газів спричиняє енергетика і спалювання викопних видів палива / *Міністерство захисту довкілля та природних ресурсів України.* 2020. URL: https://mepr.gov.ua/news/34553.html

[74] Викиди парникових газів побили рекорд десятиліття – моніторинг. *hromadske*. 2019. URL: https://hromadske.ua/posts/vikidi-parnikovih-gaziv-pobili-rekord-desyatilittya-oon

збільшення кількості населення та процеси урбанізації значно підвищить забруднення атмосферного повітря, особливо в містах.

Під поняттям *«сталий розвиток автомобільного транспорту» слід* розуміти сукупність змін функціонування автомобільного транспорту, спрямованих на надання ефективних, доступних, безпечних, екологічних автомобільних транспортних послуг та забезпеченість відповідним рівнем інфраструктури автомобільного транспорту, з метою задоволення життєвих потреб нинішнього покоління в автомобільних транспортних послугах і усунення загрози добробуту майбутніх поколінь унаслідок діяльності автомобільного транспорту, за збереження балансу економічних, екологічних, соціальних впливів автомобільного транспорту на національну економіку з урахуванням глобальних цілей сталого розвитку.

Доступність транспортних послуг та інфраструктури має бути спрямована на:

1) необхідність розвитку якісної, надійної, сталої інфраструктури, що фокусується на справедливому доступі для всіх, незважаючи на групи доходів, стать, вік, статус інвалідності, до безпечних і сталих транспортних систем, у тому числі громадського транспорту, роботи, виробничих можливостей, ринків та основних послуг, таких як охорона здоров’я й освіта;

2) запобігання таким захворюванням, як рак, хвороби серця та інсульт, на які впливають забруднення повітря, шум, викликаний роботою транспорту, та те, що люди майже не ходять пішки та не їздять на велосипедах.

Тож при оцінці ступеня доступності слід враховувати зручність використання інфраструктури та послуг, що передбачає: 1) *доступність інфраструктури* – наявність фізичної інфраструктури, такої як дороги, мости; 2) *доступність послуг* – наявність транспорту (рухомого складу); 3) *зручність використання інфраструктури* – стан інфраструктури, тобто її підтримка у задовільному стані; 4) *зручність використання послуг* –

надійність, безпека, комфорт і простота доступу до різних видів транспорту та кількість часу, проведеного в дорозі.

Питання *безпеки* безпосередньо передбачають безпечний дорожній рух, у т.ч. у містах, зокрема розширення послуг громадського транспорту і націлена на зниження: 1) смертності та числа травм у світі в результаті ДТП; 2) ризиків для вразливих груп, таких як пішоходи, велосипедисти та діти; 3) соціальних витрат, пов'язаних з транспортом (таких як витрати на охорону здоров'я та втрачена продуктивність).

«Зелена» мобільність спрямована на 1) інтеграцію заходів із боротьби зі зміною клімату в національні політику, стратегію та плани, а також на підвищення стійкості до небезпечних явищ, пов'язаних з кліматом і стихійними лихами; 2) підвищення енергоефективності, що безпосередньо вплине на викиди ПГ та інших забруднюючих речовин; 3) зменшення забруднення повітря і впливу забруднення навколишнього середовища на міста, боротьбу з хворобами або смертями внаслідок цього, в результаті чого мають уповільнитися зростання глобальних температур через викиди ПГ, покращитися якість повітря і знизитися рівень шуму, підвищитися стійкість до кліматичних катастроф, покращитися збереження екосистем; знизитися витрати на охорону здоров'я, пов'язані з поганою якістю повітря і рівнем шуму.

Ефективність спрямована на задоволення попиту на швидкі та зручні перевезення із мінімально можливими витратами, що вимагає оптимізації простору та енергозатрат, нових технологій, дієвий інституцій та відповідних нормативних актів з метою створення ефективної транспортної системи або мережі, досягненню чого сприятимуть: 1) підвищення енергоефективності; 2) раціоналізація неефективних субсидій на викопне паливо; 3) скорочення глобальних відходів на душу населення і втрат продовольства в ланцюжках виробництва і поставок; 4) модернізація інфраструктури для забезпечення її сталості; 5) підвищення ефективності використання ресурсів; 6) більш широке впровадження чистих і екологічно безпечних технологій та

промислових процесів; 7) зміцнення механізмів на рівні країн для підвищення узгодженості політики в інтересах сталого розвитку.

Після ратифікації у 2014 р. Угоди про асоціацію між Україною та ЄС[75] Україна взяла на себе зобов'язання поступово гармонізувати свої чинні стандарти та види політики із існуючими в ЄС. Євроінтеграція є головним і незмінним зовнішньополітичним пріоритетом нашої країни.

Угода про асоціацію визначає якісно новий формат відносин між Україною та ЄС, слугує стратегічним орієнтиром системних соціально-економічних реформ, а транспорт виступає однією з ключових сфер співпраці між Україною та ЄС: сприяння реструктуризації та оновленню транспортного сектору України зумовлюватиме розвиток стабільних транспортних систем, здійснення ефективних і безпечних транспортних перевезень, сприятиме інтермодальності й оперативній сумісності транспортних систем, посиленню основних транспортних зв'язків між територіями України та ЄС. Також Україна зобов'язалася розвивати і зміцнювати співробітництво з питань охорони навколишнього середовища і сприяти таким чином реалізації довгострокових цілей сталого розвитку і «зеленої» економіки.

Також Угодою визначено сфери співробітництва у транспортній сфері:

– розвиток сталої національної транспортної політики, що охоплюватиме всі види транспорту, зокрема з метою забезпечення ефективних і безпечних транспортних систем (завдання не виконано в частині розвитку внутрішнього водного транспорту та урегулювання діяльності залізничного транспорту);

– розвиток галузевих стратегій на основі національної транспортної політики (зокрема напрацювання нормативних вимог щодо модернізації технічного обладнання і транспортних парків для дотримання найвищих

[75] Угода про асоціацію між Україною, з однієї сторони, та Європейським Союзом, Європейським співтовариством з атомної енергії і їхніми державами-членами, з іншої сторони: Угода про асоціацію від 27.06.2014 р. № 984_011. *Офіційний сайт Верховної Ради України*. 2014. URL: https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/984_011#Text

міжнародних стандартів) стосовно автомобільного, залізничного, річкового, морського та авіаційного транспорту, а також інтермодальність (завдання не виконано у частині Стратегії розвитку автомобільного транспорту та дорожнього господарства (вона відсутня), а також щодо модернізації транспортних парків);

– розвиток мультимодальної транспортної мережі, пов'язаної з Транс'європейською транспортною мережею (TEN-T), та удосконалення інфраструктурної політики з метою кращого визначення й оцінки інфраструктурних проєктів щодо різних видів транспорту; розвиток стратегій фінансування, спрямованих на утримання інфраструктури, усунення перешкод для пропускної здатності та розвиток інфраструктури, а також активізацію та сприяння участі приватного сектора в транспортних проєктах;

– приєднання до відповідних міжнародних транспортних організацій та угод;

– науково-технічне співробітництво та обмін інформацією для розвитку й удосконалення технологій в галузі транспорту, наприклад, інтелектуальних транспортних систем;

– сприяння використанню інтелектуальних транспортних систем та інформаційних технологій при управлінні й використанні всіх видів транспорту, а також підтримка інтермодальності та впровадження комерційних рішень, що полегшують транспортні перевезення (частково виконується в частині застосування ІТС для підвищення заходів безпеки на дорогах)[76].

Хоча питання сталого розвитку транспорту у співробітництві з європейськими країнами доволі значущі, проте більшості із завдань Угоди на сьогодні не досягнуто.

На першому етапі становлення концепції сталого розвитку у світі (1987–2000 р.), ЄС ухвалив Білу книгу ЄС (1985 р.) «Створення внутрішнього

[76] Угода про асоціацію між Україною та ЄС. Розділ V Економічне та галузеве співробітництво. *Офіційний вебпортал Верховної Ради України*. 2014. URL: https://www.kmu.gov.ua/storage/app/media/ugoda-pro-asociaciyu/TITLE_V.pdf

ринку», що у рамках транспортної політики включала уведення єдиного митного тарифу (ЄМТ) та заміну видів національної транспортної політики країн ЄС спільною інтегрованою системою. Наступним кроком транспортної політики ЄС стала лібералізація транспортного ринку; вирішення екологічних проблем (активний розвиток почався з 1997 р.) та створення транс'європейської транспортної мережі (TEN-T), що відобразилось у Білій книзі ЄС «Про майбутній розвиток загальної транспортної політики – глобальний підхід до тлумачення загальної структури підтримки мобільності», ухваленій у 1992 р.

Сталий розвиток становив основу європейської політики починаючи з 1997 р., що відобразилось у ряді європейських договорів. У цей час проводилась активна політика щодо забезпечення сталого розвитку транспорту. З метою стати найбільш конкурентоспроможною економікою у світі, здатною забезпечити стале економічне зростання та більшу соціальну згуртованість, ЄС у 2000 р. після затвердження Цілей розвитку тисячоліття на світовому рівні ухвалив Стратегію розвитку ЄС у Лісабоні. На початковому етапі вона охоплювала тільки складові економічну та соціальну, екологічна ж була відсутня, що не відповідало загальносвітовій концепції сталого розвитку.

Економічна складова Стратегії розвитку ЄС передбачала адаптування до змін в інформаційному суспільстві, створення європейського простору для досліджень, інвестування в дослідження та розробки, усунення бар'єрів для бізнесу, економічну реформу та розбудову внутрішнього ринку, створення інтегрованих фінансових ринків, покращення координації видів макроекономічної політики, а соціальна – модернізацію європейської соціальної моделі шляхом інвестування в людський капітал, боротьбу з соціальним відторгненням та активну політику зайнятості. Через рік до економічної та соціальної цілей додали й екологічну – вона визначала шляхи

забезпечення сталого розвитку та якості життя населення[77], і саме ця, прийнята у 2001 р. у Ґетеборзі стратегія вважається першою Стратегією сталого розвитку ЄС.

Відповідно до зазначеної Стратегії сталого розвитку було сформовано європейську транспортну політику до 2010 р., яку викладено у Білій книзі «Європейська транспортна політика на 2010 рік: час вирішувати»[78]. Оскільки попит на транспортні послуги продовжує збільшуватись, не можна зосереджуватися лише на створенні нової інфраструктури та відкритті ринків, що становило основу Білої книги ЄС у 1992 р. Транспортна система має бути оптимізована, щоб відповідати вимогам сталого розвитку з економічної, соціальної та екологічної точок зору. Було ухвалено близько 60 заходів, спрямованих на розвиток європейської транспортної мережі, здатної змінити баланс між видами транспорту із наданням пріоритету залізничному та внутрішньому водному транспорту. В цей час окремі документи розглядали оцінку вкладу TEN-T у середньострокову реалізацію Білої книги на 2010 р.

Найбільшими проблемами у контексті сталого розвитку виявилися велика частка автомобільного транспорту, що продовжувала зростати; надмірна завантаженість автомобільних доріг, що призводить до перевитрат палива у розмірі 6% річного споживання; негативний вплив на навколишнє середовище та здоров’я людей та втрати від ДТП, тож фінансування ЄС було переспрямовано на розвиток залізничного та внутрішнього водного транспорту – як найбільш екологічних.

Треба зазначити, що Стратегія сталого розвитку ЄС не була реалізована повною мірою, тому у 2006 р. країни ЄС затвердили «Оновлену стратегію сталого розвитку ЄС», паралельно з якою було розроблено документ щодо

[77] Сітнікова Н.П. Досвід стратегічного планування сталого розвитку у країнах Європейського Союзу. *Економіка та держава*. 2012. № 11. С. 11–14. URL: http://www.economy.in.ua/p.df/11_2012/5.pdf

[78] White paper – ‘European transport policy for 2010: time to decide’ / European Commission. 2001. URL: https://ec.europa.eu/transport/themes/strategies/2001_white_paper_en

сталого розвитку транспорту «Нехай Європа рухається – стала мобільність для нашого континенту»[79], в якому проаналізована Біла книга на 2010 р., підтверджено курс на сталий розвиток та дотримання його основних принципів, проте наголошено на необхідності урахування змін, внесених Білою книгою на 2010 р., а саме щодо розширення ЄС, пришвидшення процесів глобалізації, міжнародних зобов'язань по боротьбі із глобальним потеплінням та зростанням цін на енергоносії.

У 2010 р. було схвалено нову європейську стратегію розвитку — «Європа 2020: стратегія розумного, сталого та інклюзивного зростання», основна увага приділялася п'яти сферам: зайнятості, дослідженням, розробкам (НДДКР) та інноваціям, зміні клімату та енергетиці, освіті, бідності та соціальному відчуженню. Одним із цільових орієнтирів зазначеної стратегії визначено зниження забруднення навколишнього середовища на 30%. Спираючись на основні цілі зазначеної Стратегії, у 2011 р. було опубліковано нову Білу книгу – Транспорт «План розвитку єдиного європейського транспортного простору – на шляху до конкурентоспроможної та ресурсоефективної транспортної системи до 2050 р.» (*Біла книга 2011)*[80], метою якої є забезпечення сталого розвитку транспортного сектора. У її рамках у жовтні 2011 р. було створено транспортну панель «Східного партнерства» (СхП), що діє у межах Платформи 2 «Економічна інтеграція та наближення до політик ЄС». У форматі засідань Транспортної панелі Європейська Комісія інформує країни СхП про основні тенденції розвитку транспортної політики ЄС та пропонує можливі форми взаємодії у різних видах транспорту. Політика Східного партнерства є дуже важливою для побудови відносин між Україною та ЄС у межах програми «ЄС та сусідні

[79] Keep Europe moving – sustainable mobility for our continent / European Commission. 2006. URL: https://ec.europa.eu/transport/themes/strategies/2006_keep_europe_moving_en

[80] Біла Книга – Транспорт. План розвитку єдиного європейського транспортного простору — на шляху до конкурентоспроможної та ресурсоефективної транспортної системи / Генеральна дирекція з питань пересування та транспорту, Європейська Комісія. 2011. URL: https://brdo.com.ua/wp-content/uploads/2016/01/1_Bila-knyga-transport-plan-rozvytku-yedynogo-yevropey-skogo-transportnogo-prostoru-na-shlyahu-do-konkuretnospromozhnoi-ta-resursoefektyvnoi-.pdf

регіони: оновлений підхід до співробітництва у сфері транспорту», де у 2011 р. визначено основні напрями співробітництва ЄС з сусідніми регіонами: підвищення ефективності наземних перевезень шляхом спрощення адміністративних процедур на пунктах перетину кордону, ліквідації заторів, підвищення дорожньої безпеки, дотримання міжнародних стандартів технічної безпеки та захисту навколишнього середовища; врегулювання питання доступу до ринку автомобільних перевезень; розбудова інфраструктурної транспортної мережі поза кордонами ЄС шляхом визначення транспортних сполучень, пріоритетних проєктів та джерел фінансування.

У Білій книзі 2011 зазначалося, що до старих проблем транспортної галузі додався цілий ряд нових, в основному пов’язаних з викидами парникових газів та залежністю від нафти і нафтопродуктів. Основною дилема яка при цьому постала, – як краще забезпечити прагнення громадян пересуватися та потреби економіки у перевезенні вантажів, маючи ресурсні та екологічні обмеження, тому було виділено ряд завдань, а саме: щодо розробки та застосування екологічних видів пального та силових установок; оптимізації функціонування мультимодальних логістичних схем, зокрема, за рахунок ширшого використання більш енергоефективних видів транспорту; підвищення ефективності транспорту та використання інфраструктури за рахунок інформаційних систем та ринкових стимулів.

Для оцінки визначених завдань виокремлено показники щодо скорочення викидів вуглецю. У випадку автомобільного транспорту це скорочення до 2030 р. використання автомобілів на традиційних видах пального на міському транспорті вдвічі та поступова відмова від них у містах до 2050 р.; досягнення принципово вільної від вуглекислого газу міської логістики в основних міських центрах до 2030 р.; переведення до 2030 р. 30% автомобільних вантажних перевезень на відстані понад 300 км на інші види транспорту, наприклад, залізничним чи морським транспортом, а до 2050 р. – понад 50%, чому сприятимуть ефективні та «зелені» вантажні коридори, а

також розвиток відповідної інфраструктури; до 2050 р. намагатися досягти нульового показника аварій зі смертельними наслідками на автомобільному транспорті; забезпечити провідні позиції ЄС у сфері технічної та громадської безпеки перевезень на всіх видах транспорту. Також було поставлено ціль, що транспорт до 2050 р. повинен скоротити викиди парникових газів на 60% порівняно з 1990 р. та зменшити залежність від імпортної нафти.

Забезпечення визначеної мети має відбуватися шляхом застосування таких інструментів, як: а) використання чистих транспортних засобів, що вирішить питання забруднення повітря у містах, заторів і шуму та б) підвищення безпеки, для чого вдосконалювати управління громадським транспортом та заохочувати населення до піших прогулянок і поїздок на велосипеді. *Тож в ЄС, як і у всьому світі, нові технології для транспортних засобів та організацію процесів перевезень, було визнано принциповими шляхами до зниження викидів транспорту.*

У рамках загальної транспортної політики в ЄС також проводиться транспортна політика TEN-T (Транс'європейська транспортна мережа)[81], спрямована на розвиток загальноєвропейської мережі залізничних колій, автомобільних доріг, внутрішніх водних та морських шляхів та портів, аеропортів. Окрім підтримки будівництва фізичної інфраструктури для з'єднання розривів у мережі шляхів ЄС, що забезпечить скорочення часу на перевезення, збільшення обсягів транспортної роботи та пропускної здатності транспортних шляхів, зазначена політика сприяє забезпеченню сталої, інклюзивної, безпечної, надійної мобільності.

Зважаючи на великий негативний вплив автомобільного транспорту на навколишнє середовище, на сьогодні основні транспортні проєкти в рамках політики TEN-T спрямовані на розвиток залізничного транспорту та морських портів. Проте задля забезпечення сталого розвитку автомобільного транспорту проводиться політика його декарбонізації шляхом запровадження

[81] €117 million for sustainable transport infrastructure in Europe / European Commission. 2019. URL: https://ec.europa.eu/transport/themes/infrastructure/news/2019-09-27-CEF_sustainable_transport_en

інноваційних технологій та цифрових рішень, створення загальної європейської мережі зарядної інфраструктури та визначення пріоритетів розвитку альтернативних видів автомобільних транспортних засобів з метою зниження впливу транспорту на навколишнє середовище, підвищення енергоефективності та безпеки, що свідчить про узгодженість політики ЄС на шляху до сталого розвитку транспорту.

На початку створення TEN-T розглядалась як інструмент фінансування великих транспортних проєктів, тоді як сьогодні це виважена транспортна політика, спрямована на досягнення довгострокових цілей ЄС щодо забезпечення мобільності для пасажирів та вантажів за умови ефективного використання наявних ресурсів та зниження викидів парникових газів.

Україна, за підсумками Брюссельського саміту (2017 р.), була включена до індикативних карт Європейської транспортної мережі TEN-T, серед яких зазначено розвиток до 2030 р. якісніших і безпечніших транспортних зв'язків за допомогою довгострокових інвестицій.

ЄС і надалі проводить активну політику, спираючись на цілі сталого розвитку та запускаючи такий інструмент, як перспективні дебати щодо сталого розвитку, представлені у січні 2019 р. у документі «Стабільна Європа до 2030 р.»[82]. Основою для яких стало ухвалення у 2017 р. Білої книги «Про майбутнє Європи»[83], де представлено п'ять сценаріїв розвитку ЄС залежно від обраного шляху.

У продовження транспортної політики ЄС щодо забезпечення сталої мобільності у грудні 2019 р. прийнято Європейський зелений курс («Sustainable mobility» The European Green Deal)[84] як всеосяжну багатогалузеву дорожню карту до зеленого і справедливого переходу, що

[82] A Sustainable Europe by 2030 / European Commission. 2019. URL: https://ec.europa.eu/commission/publications/reflection-paper-towards-sustainable-europe-2030_en

[83] White paper on the future of Europe / European Commission. 2019. URL: https://ec.europa.eu/commission/publications/white-paper-future-europe_en

[84] Sustainable mobility / European Commission. 2019. URL: https://ec.europa.eu/commission/presscorner/detail/en/fs_19_6726

встановлює стратегічну основу для кліматично нейтральної економіки ЄС до 2050 р. відповідно до Паризької угоди, для чого головною метою визначено зменшення до 2050 р. викидів парникових газів уже на 90%. У країнах ЄС на транспорт припадає чверть викидів парникових газів, і ця частка продовжує зростати, тому ЄС проводить дедалі жорсткішу політику щодо боротьби із такими викидами. Для цього у березні 2020 р. ЄС прийняв нову пропозицію щодо європейського кліматичного закону, щоб ціль щодо кліматичної нейтральності стала в країнах ЄС юридично обов'язковою, а у вересні 2020 р. до неї було включено нову мету на 2030 р. – підтримати збільшення національного внеску ЄС згідно з Паризькою угодою з попередньої цілі (зменшення викидів парникових газів порівняно з 1990 р. щонайменше на 40%) до нової цілі – щонайменше 55%.

Можливостями для сталого розвитку автомобільного транспорту на нинішньому етапі ЄС вбачає: залучення суспільства до вирішення питань сталого розвитку автомобільного транспорту та застосування політичної участі; використання штучного інтелекту, Інтернету речей та впровадження повного оцифрування транспорту; впровадження вуглецевонейтральної економіки; фокусування на сталому суспільстві, а також на корпоративній соціальній відповідальності та відповідальному веденні бізнесу; забезпечення відповідального та сталого видобутку та пошуку нових джерел; уведення сталого фінансування, застосування державно-приватного партнерства та краудфандингу.

Ризиками для сталого розвитку автомобільного транспорту ЄС визначив: низькі інвестиції у державний та бізнес-сектор, дослідження та інновації; зміну ланцюгів створення вартості та світового попиту; геополітичну нестабільність та загрози безпеці; соціальну нерівність та старіння суспільства; кліматичні зміни та екологічні ризики, пов'язані зі збільшенням попиту на природні ресурси; урбанізацію населення.

При цьому до попередніх інструментів для автомобільного транспорту, визначених у Білій книзі 2011, згідно з Європейським зеленим курсом було додано:

1) перехід до: цифрових технологій, що забезпечить автоматизовану мобільність; «розумних» систем управління дорожнім рухом, що допоможе підвищити ефективність роботи і перетворити транспорт приязнішим для довкілля; «розумних» мобільних додатків;

2) перехід до більш сталих видів транспорту, таких як залізничний та внутрішній водний, що вплине на зменшення частки автомобільного транспорту; розвиток мультимодального транспорту;

3) регулювання цін, що відображають вплив на навколишнє середовище шляхом завершення субсидування викопного палива та ефективне ціноутворення на автомобільних дорогах в ЄС;

4) збільшення постачання сталих альтернативних видів палива для транспорту, для чого необхідно розвивати мережу зарядних станцій для електромобілів;

5) зменшення забруднення від викидів парникових газів, боротьба з заторами у містах та покращення роботи громадського транспорту, для чого необхідно ввести жорсткіші норми щодо забруднення довкілля автомобілями та впровадити ефективні методи організації руху.

На сьогодні транспортна політика ЄС спрямована на екологічне, безпечне та ефективне функціонування транспорту, що сприятиме можливості вільного переміщення громадян та товарів на внутрішньому ринку ЄС.

Оцінка транспортної політики ЄС допомогла виділити основні напрями сталого розвитку транспорту:

– європейські цілі спрямовані на перехід до більш екологічних видів транспорту, таких як залізничний та внутрішній водний, з метою скорочення великої частки автомобільного транспорту на ринку перевезень ЄС, що пов’язано зі значним негативним впливом останнього на навколишнє середовище;

– фінансові інвестиції спрямовуються на покращення стану транспортної інфраструктури, внаслідок чого покращується доступність до базових послуг;

– значні зусилля спрямовуються на підвищення безпеки на транспорті, що відображається у скороченні показників кількості ДТП зі смертельними наслідками на автошляхах ЄС;

– основоположною роллю транспорту визначено формування нової концепції мобільності, що базується на нових технологіях виробництва альтернативних транспортних засобів, а також на екологічно сталому забезпеченні функціонування транспорту, що полягає в ефективному управлінні рухом;

– на транспорті всебічно застосовуються цифрові технології – «розумні» системи управління дорожнім рухом, що сприяє підвищенню ефективності функціонування транспорту та безпеки, боротьбі з заторами, перетворює транспорт на чистіший та сталіший;

– для подолання проблем сталого розвитку транспорту широко застосовуються механізми державно-приватного партнерства.

Проте стратегічне бачення розвитку автомобільного транспорту не повинно зосереджуватися лише на розвитку автомобільних доріг, а має охоплювати всі аспекти його функціонування, а саме надання транспортних послуг та забезпеченість інфраструктурними складовими. Оцінка становлення сталого розвитку автомобільного транспорту в світі, Україні та ЄС показала ряд проблем в інституційному середовищі сталого розвитку, насамперед фактичну відсутність основного стратегічного документу, що регулює питання сталого розвитку. Окрім того, що Стратегія сталого розвитку 2020 не відповідає вимогам стратегічного документа, вже закінчився термін її дії, що вимагає розроблення нової Стратегії сталого розвитку. Також в Україні відсутні довгострокові стратегічні документи щодо розвитку автомобільного транспорту. Тож галузеву стратегію сталого розвитку автомобільного транспорту необхідно розробити та затвердити в рамках загальної системи стратегічних документів.

3.2. Вплив концепції сталого розвитку на структурні зміни в перевезеннях: у країнах світу, ЄС та Україні

Для оцінки функціонування транспорту на засадах сталості у світі використовують показники вантажообороту та пасажирообороту, адже, крім обсягів, вони враховують ще й відстань, на яку перевезено вантажі та пасажирів.

Оцінка ринку автомобільних вантажних перевезень України виявила такі основні тенденції.

1. У структурі вантажних перевезень в Україні основна частка належить автомобільному транспорту, що свідчить про його кращу адаптованість до потреб національної економіки. Проте його функціонування призводить до значного негативного впливу на навколишнє середовище. Хоча порівняно, наприклад, з Німеччиною та Польщею частка автомобільного транспорту в загальних обсягах перевезень вантажів в Україні нижча (рис. 3.1).

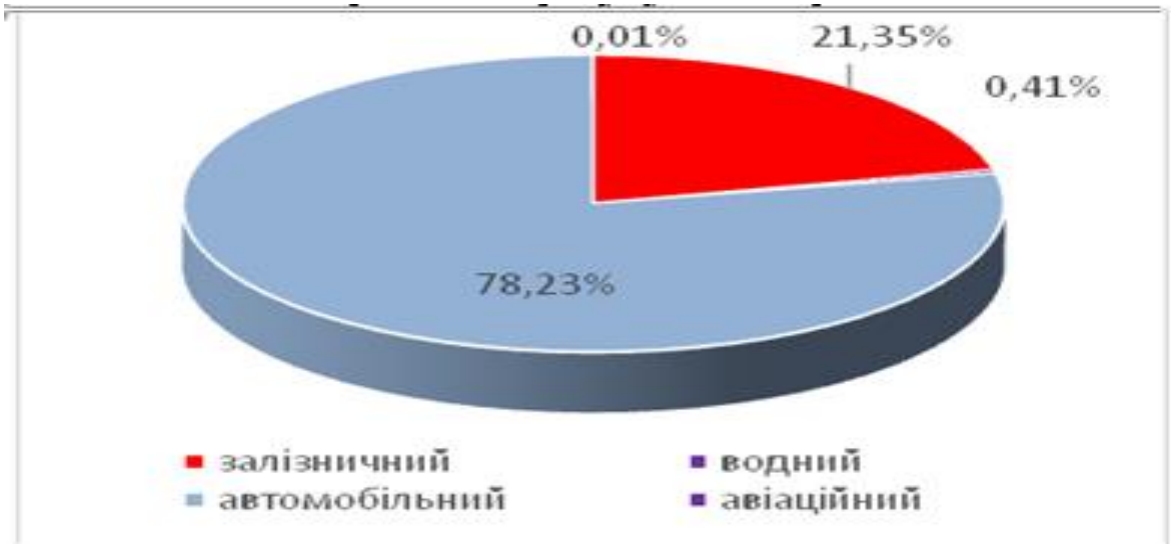

Рис. 3.1. Розподіл перевезень вантажів за видами транспорту в 2019 р. в Україні

Джерело: складено автором на основі: Транспорт України 2019: статистичний збірник. URL: http://www.ukrstat.gov.ua/druk/publicat/kat_u/2020/zb/10/zb_trans_19.pdf

2. Попри заявлені наміри щодо впровадження заходів концепції сталого розвитку в Україні, частка автомобільного транспорту у перевезеннях вантажів не зменшилася, а – навпаки – збільшилася. При цьому в Німеччині та Польщі частка автомобільних перевезень залишилася незмінною, а перерозподіл відбувся між залізничним та внутрішнім водним транспортом (табл. 3.1).

Таблиця 3.1

Перевезення вантажів за видами транспорту та їх частка у загальній структурі перевезень

Вид транспорту	**Україна**				**Німеччина**				**Польща**			
	2015		***2018***		***2015***		***2018***		***2015***		***2018***	
	млн т	*%*	*млн т*	*%*	*млн т*	*%*	*млн т*	*%*	*млн т*	*%*	*Млн. т*	*%*
Залізничний	350	***25***	322	***21***	367	***10***	402	***11***	224	***15***	249	***15***
Автомо-більний	1021	***75***	1206	***79***	3035	***84***	3201	***84***	1264	***85***	1390	***85***
Річковий	6	***0***	6	***0***	221	***6***	198	***5***	5	***0***	3	***0***
Усього	1377		1534		3623		3801		1493		1642	

Джерело: складено та розраховано автором за: Транспорт України 2019: статистичний збірник. 115 с. URL: http://www.ukrstat.gov.ua/druk/publicat/kat_u/2020/zb/10/zb_trans_19.pdf

3. Збільшення вантажообороту автомобільного транспорту із одночасним зменшенням вантажообороту залізничного транспорту (рис. 3.2) засвідчує не тільки переорієнтацію на перевезення вантажів автомобільним транспортом, а ще й про те, що вантажі у такий спосіб перевозять на більші відстані. Середня відстань перевезення однієї тони вантажів автомобільним транспортом збільшилася удвічі. Відповідно негативний вплив від його функціонування на довкілля посилюється, що не може сприяти забезпеченню сталого розвитку.

4. Транспортна політика щодо забезпечення сталого розвитку у світі й, особливо, у Європі спрямована на збільшення у внутрішніх вантажних перевезеннях частки вантажообороту залізничного та внутрішнього водного транспорту – як більш екологічних. Тож зазначене співвідношення в Україні втричі оптимальніше, ніж у країнах ЄС (рис. 3.3).

Рис. 3.2. Вантажооборот за видами транспорту в 2000–2019 рр., *млрд т-км*

Джерело: побудовано автором на основі: Транспорт і зв'язок України 2015: статистичний збірник. URL: http://www.ukrstat.gov.ua/druk/publicat/kat_u/2016/zb/09/zb_Trans15pdf.zip; Транспорт України 2019: Статистичний збірник. 115 с. URL: http://www.ukrstat.gov.ua/druk/publicat/kat_u/2020/zb/10/zb_trans_19.pdf

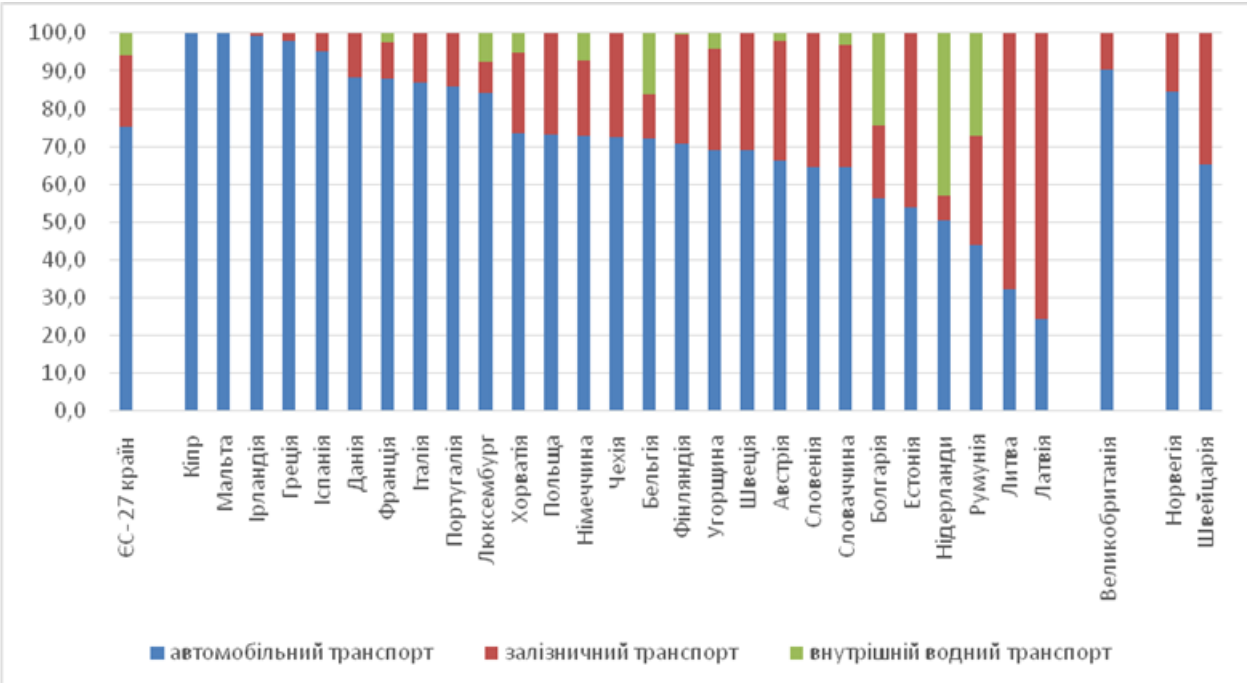

Рис. 3.3. Частка внутрішнього вантажообороту ЄС за видами транспорту у 2018 р., *%*

Джерело: складено на основі Modal split of freight transport / Eurostat. 2020. URL: http://appsso.eurostat.ec.europa.eu/nui/submitViewTableAction.do

Така висока частка зазначеного показника в ЄС утримувалася вже досить довго і майже не змінювалася, винятками є лише Литва та Латвія, де автомобільний транспорт становив 32% та 24% відповідно. Це свідчить, що наразі Європі не вдалося реалізувати зазначену політику щодо зменшення частки автомобільного транспорту, проте позитивний результат транспортної політики ЄС – те, що за постійного зростання обсягів вантажних перевезень частка автомобільного транспорту в загальній структурі перевезень не збільшується, тоді як в Україні – навпаки: за незначного підвищення обсягів загальних перевезень частка автомобільних перевезень збільшується.

5. Ринок вантажних автомобільних перевезень є лібералізованим і налічує значну кількість невеликих компаній. Так, 74% компаній налічують менш ніж 9 осіб, річний оборот 95% компаній менший за 1 млн євро, а 88% загального обсягу перевезень вантажів автомобільним транспортом – це перевезення за власний рахунок та приватних водіїв, що ускладнює процеси моніторингу, контролю і забезпечення дотримання правил у галузі.

6. Зменшення кількості кваліфікованого персоналу – професійних водіїв та механіків, частково – через їхній виїзд на роботу за кордон, де умови роботи кращі, що негативно позначається як на економічній, так і на соціальній складовій.

7. Серед вантажів, які доставлялися автотранспортними підприємствами, перше місце незмінно залишалося за рудами металічними та іншою продукцією гірничодобувних і кар’єрних розробок; торфом; урановими та торієвими рудами, друге – за продукцією сільського господарства, мисливства та лісового господарства; рибою та іншою продукцією рибальства, третє – за харчовими продуктами, напоями та тютюновими виробами. Отже, найбільше автомобільний транспорт пов’язаний із промисловістю та сільським господарством.

8. Автомобільний транспорт займає дедалі більшу нішу в перевезеннях зернових та посідає перше місце у їх перевезеннях усіма видами транспорту із часткою 75%, при тому що частка залізничного транспорту тут становить

усього 22%. При цьому, за прогнозами експертів, тенденція до зниження частки перевезення зернових залізницею за одночасного збільшення частки їх перевезень автомобільним транспортом продовжуватиметься.

Дія негативних факторів на ринку залізничних перевезень викликала ажіотажний попит на автомобільні перевезення. В результаті спочатку тарифи на автомобільні перевезення зернових підвищилися у 1,5–2 рази. Це стимулювало вантажовласників купувати автомобілі-зерновози, таким чином виник їх профіцит, що спричинило зниження тарифу на перевезення зернових автотранспортом. Це допомогло автомобільному транспорту перемогти у конкуренції із залізничним транспортом у перевезеннях навіть на далекі дистанції, де останній традиційно домінував.

Проте необхідно зауважити, що такі перевезення руйнують дорожнє покриття. Автомобільні дороги і так перебувають не в належному стані, а автомобілі-зерновози ще й часто перевантажують понад допустимі норми, що іще більше погіршує їх стан. Отже, надмірне збільшення кількості автомобілів-зерновозів, окрім збільшення екологічного навантаження, не сприяє забезпеченню ані сталого розвитку автомобільного транспорту, ані сталого розвитку автомобільних доріг та призводить до економічних, екологічних та соціальних втрат. Подібна ситуація цілому простежується і на ринку вантажних перевезень загалом. Тож проблему із дотриманням правил перевезення автомобільним транспортом вантажів та попередження перевантаження в Україні потрібно вирішувати.

Необхідно врахувати і те, що майже третина вантажних перевезень зернових автомобільним транспортом перебуває в тіні, отже вони не охоплені показниками офіційної статистики, тож, відповідно, негативний вплив автомобільного транспорту на сталий розвиток насправді буде ще більшим.

Зростання обсягів перевезень вантажів автомобільним транспортом сприяє забезпеченню економічного зростання, проте зростання частки автомобільних перевезень при одночасному зменшенні або стабілізації

перевезень вантажів залізничним транспортом не сприятиме забезпеченню сталого розвитку, порушуючи баланс складових, а за збереження зазначених тенденцій ситуація значно погіршуватиметься.

Причини такої ситуації – нерозвиненість в Україні такого екологічного виду транспорту, як внутрішній водний транспорт, проблеми функціонування і розвитку якого розглядатимуться у наступному розділі.

Перехід ряду вантажовідправників із залізничного транспорту на автомобільний викликаний наявністю низки проблем, пов'язаних із неефективною тарифною політикою АТ «Укрзалізниця», непрогнозованим підвищенням тарифів на вантажні перевезення та застарілим рухомим складом тощо.

Соціальна роль автомобільного транспорту у сталому розвитку – забезпечення потреб населення в якісних і доступних перевезеннях – відіграє важливу роль у життєзабезпеченні суспільства та формуванні умов життя людей. Здійснюючи пасажирські перевезення, автомобільний транспорт позитивно впливає на функціонування та розвиток усіх галузей економіки, адже від безперебійності та ритмічності транспортного обслуговування залежать підвищення економічної активності та якість суспільного виробництва[85], збільшує доступність основних соціальних послуг, таких як охорона здоров'я, освіта.

Оскільки автомобільні перевезення пасажирів значною мірою покривають потреби у громадському транспорті, особливо ж у приміському, міжміському сполученнях, тому було проведено оцінку індикаторів пасажирських перевезень автобусами (автомобільних) порівняно із перевезеннями тролейбусами, трамваями та метрополітеном і виділено такі основні тенденції:

---

[85] Яновський П.О. Загальна характеристика основних чинників що визначають обсяги та структуру пасажирських перевезень. *Збірник наукових праць ДНУЗТ ім. акад. В. Лазаряна. Транспортні системи та технології перевезень*. 2015. Вип. 10. С. 117–124. URL: https://cyberleninka.ru/article/n/zagalna-harakteristika-osnovnih-chinnikiv-scho-viznachayut-obsyagi-ta-strukturu-pasazhirskih-perevezen/viewer

1) частка автомобільних пасажирських перевезень (автобусами) в загальних обсягах перевезень пасажирів в Україні є значною і становить 42% (рис. 3.4);

Рис. 3.4. Розподіл перевезень пасажирів за видами транспорту у 2019 р. в Україні

Джерело: складено автором на основі: Транспорт України 2019: статистичний збірник. URL: http://www.ukrstat.gov.ua/druk/publicat/kat_u/2020/zb/10/zb_trans_19.pdf

2) пасажирські перевезення автобусами знизилися поряд із падінням обсягів перевезень пасажирів міським електротранспортом (рис. 3.5), що негативно впливає на соціальну складову національної економіки. Найменше ж кризові явища відобразились на функціонуванні метрополітену, що зважаючи на його екологічність, має позитивний ефект для забезпечення сталості, проте частка цього виду транспорту в Україні вкрай низька, тож суттєво на забезпечення сталого розвитку це не впливає.

Падіння обсягів пасажирських перевезень автобусами спричинило зниження доступності транспортних послуг для населення через підвищення тарифів на проїзд, що в першу чергу вразило незахищені верстви населення, суттєве збільшення кількості індивідуальних автомобілів, що викликане насамперед незадовільною якістю системи перевезень громадським транспортом, а також внаслідок розвиток економіки спільного споживання, прикладом якого на сьогодні є BlaBlaCar;

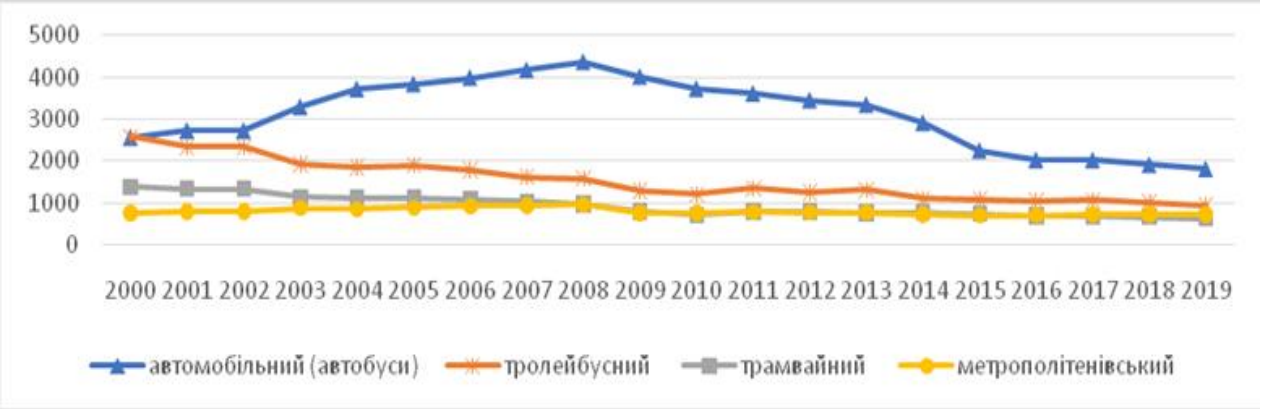

Рис. 3.5. Перевезення пасажирів за видами транспорту, *млн осіб*

Джерело: складено на основі: Транспорт і зв'язок України 2015: статистичний збірник. URL: http://www.ukrstat.gov.ua/druk/publicat/kat_u/2016/zb/09/zb_Trans15pdf.zip; Транспорт України 2019: статистичний збірник. URL: http://www.ukrstat.gov.ua/druk/publicat/kat_u/2020/zb/10/zb_trans_19.pdf

3) велика частка автомобільного транспорту в міжміському, приміському та внутрішньоміському сполученнях (67%, 74% та 37% відповідно) (рис. 3.6) засвідчує важливість організації руху в містах. У внутрішньоміському сполученні, окрім автомобільного транспорту (автобусів), майже рівні частки займають тролейбусний (26%), метрополітенівський (20%) та трамвайний (17%) види транспорту, які разом становлять 63% (без урахування перевезень міськими електричками), що засвідчує позитивну тенденцію до сталості в цьому сегменті перевезень. Велика частка автомобільного транспорту в зазначеному сегменті перевезень пов’язана з: 1) відсутністю конкуренції на коротких та середніх відстанях з боку залізничного та авіаційного видів транспорту; 2) транспортною політикою, згідно з якою у великих містах прибрали частину тролейбусного та трамвайного сполучення – для розширення проїзної частини автомобільних доріг, що, з одного боку, сприяло зменшенню заторів, а з іншого – зменшило кількість екологічно чистого транспорту; 3) з тенденціями урбанізації завдяки швидкому зростанню населення великих міст, що спричиняє збільшення мобільності;

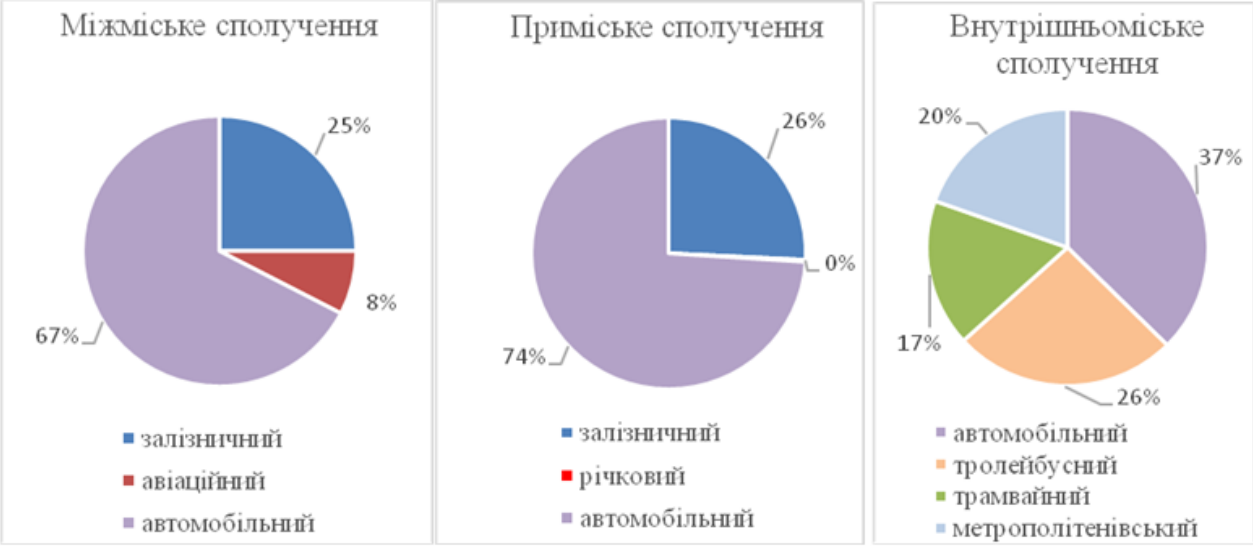

Рис. 3.6. Перевезення пасажирів за видами сполучення окремими видами транспорту в 2019 р.

Джерело: складено та розраховано автором на основі: Транспорт України 2019: статистичний збірник. URL: http://www.ukrstat.gov.ua/druk/publicat/kat_u/2020/zb/10/zb_trans_19.pdf

4) майже незмінна в динаміці частка пасажирських перевезень автобусами поряд із двократним зменшенням перевезень залізницею, що програє через застарілий вагонний парк, який не оновлюється, а також неефективну тарифну політику АТ «Укрзалізниця». Основною ж перевагою автобусних перевезень на сьогодні виступає ціна та можливість дістатися максимально близько до місця призначення, хоча цей спосіб і поступається за швидкістю. Ситуацію як для пасажирських, так і для вантажних перевезень може змінити покращення стану інфраструктури та рухомого складу залізниці, що вплине на перерозподіл частки пасажирських перевезень автобусами;

5) збільшення обсягів перевезень у міжнародному сполученні (з 1,6 млн осіб у 2005 р. до 2,7 млн осіб у 2019 р.) і тенденція до їх підвищення. Ринок міжнародних автобусних перевезень в Україні повністю приватний, а перевезення здійснюють як перевізники з власними комфортабельними автобусами, так і маршрутники-приватники . Треба зазначити, що порівняно з внутрішніми автомобільними перевезеннями на ринку міжнародних перевезень ситуація зі станом рухомого складу набагато краща, адже, щоб

перетнути кордону з європейськими країнами, рухомий склад має відповідати нормам екологічності, комфортності тощо. Проте у загальній структурі перевезень автомобільним транспортом частка міжнародних пасажирських перевезень дуже низька і становить 0,2%, тож на забезпечення сталого розвитку майже не впливає;

6) зменшення пасажирообороту автомобільного транспорту (з 34,6 млрд пас. км у 2015 р. до 33,9 млрд пас. км у 2019 р.) відбувалося разом із падінням цього показника на інших видах громадського та залізничного транспорту (рис. 3.7). *Починаючи з 2000 р. найбільше падіння спостерігалося щодо тролейбусного транспорту, який у міських перевезеннях є одним із найбільш екологічних видів. Його пасажирооборот упав втричі, а у залізничного та трамвайного транспорту – майже вдвічі*, тоді як щодо автомобільного (автобуси) транспорту та метрополітену за цей період незначно збільшився. Зниження пасажирообороту насамперед пов'язано зі зменшенням індикатора транспортної рухливості населення, що визначається за кількістю поїздок у розрахунку на одну особу наявного населення у середньому за рік, – і це свідчить про погіршення рівня добробуту населення, обмежений фінансовий доступ до пропонованих транспортних послуг, низький рівень мобільності населення в умовах загрози безробіття, поширення дистанційних форм зайнятості та навчання тощо[86]. При цьому найголовнішим фактором (78%) є ступінь забезпеченості людей реальними наявними доходами, тоді як на сукупність решти факторів, таких як рівень міграції, тривалість перевезення, рівень сервісу та комфортності тощо, припадає лише 22%[87];

[86] Овчар П.А. Регулювання розвитком автотранспортної галузі в умовах трансформації національної економіки: дис. на здобуття ступеня доктора економічних наук. Київ, 2019. URL: https://nam.kiev.ua/files/tesis/dyss-ovchar.pdf

[87] Макаренко М.В., Гойхман І.М. Динаміка і структура перевезень пасажирів. *Ефективна економіка*. 2010. № 8. URL: http://www.economy.nayka.com.ua/?op=1&z=288

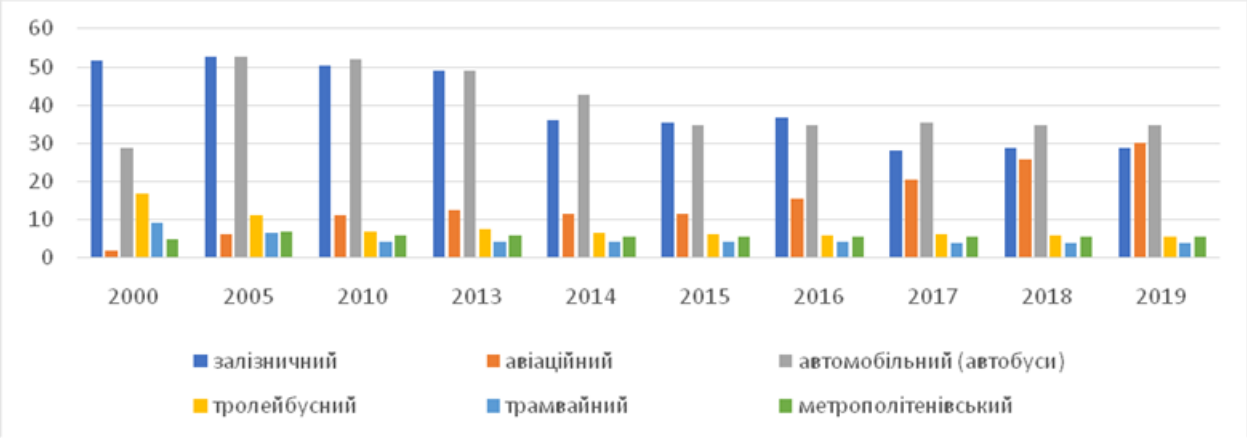

Рис. 3.7. Пасажирооборот за видами транспорту, *млрд пас. км*

Джерело: складено на основі: Транспорт і зв'язок України 2015: статистичний збірник. URL: http://www.ukrstat.gov.ua/druk/publicat/kat_u/2016/zb/09/zb_Trans15pdf.zip; Транспорт України 2019: статистичний збірник. 115 с. URL: http://www.ukrstat.gov.ua/druk/publicat/kat_u/2020/zb/10/zb_trans_19.pdf

7) найвища частка пасажирообороту автомобільного транспорту (автобусів) серед інших видів транспорту – 32% (рис. 3.8), у динаміці вона поступово зменшується. Проте це не свідчить про позитивні тенденції стосовно забезпечення сталого розвитку, бо переорієнтація між видами транспорту відбулася за рахунок збільшення пасажирообороту авіаційного транспорту вдвічі, – це пов’язано із появою на ринку компаній-лоукостерів, що призвело до зниження ціни на авіаквитки;

8) велика кількість на ринку пасажирських автомобільних перевезень нелегальних перевізників (за різними оцінками від 30 до 40%). Це, по-перше, не надає реальної картини за обсягами перевезень, а, по-друге, збільшує навантаження на навколишнє середовище, через те, що нелегальні перевізники не дотримуються норм стосовно екологічності, комфортності та безпеки транспортних засобів, – і це вимагає негайних заходів боротьби з ними;

9) з метою забезпечення державних соціальних гарантій у сфері транспортного обслуговування було затверджено соціальну норму кількості поїздок усіма видами транспорту загального користування на міських та

приміських маршрутах у мінімальній кількості 30 поїздок на місяць[88] та надано можливість отримати пільгу у готівковій формі[89] – частково це врегулювало умови для забезпечення малозабезпечених осіб пільгами на проїзд;

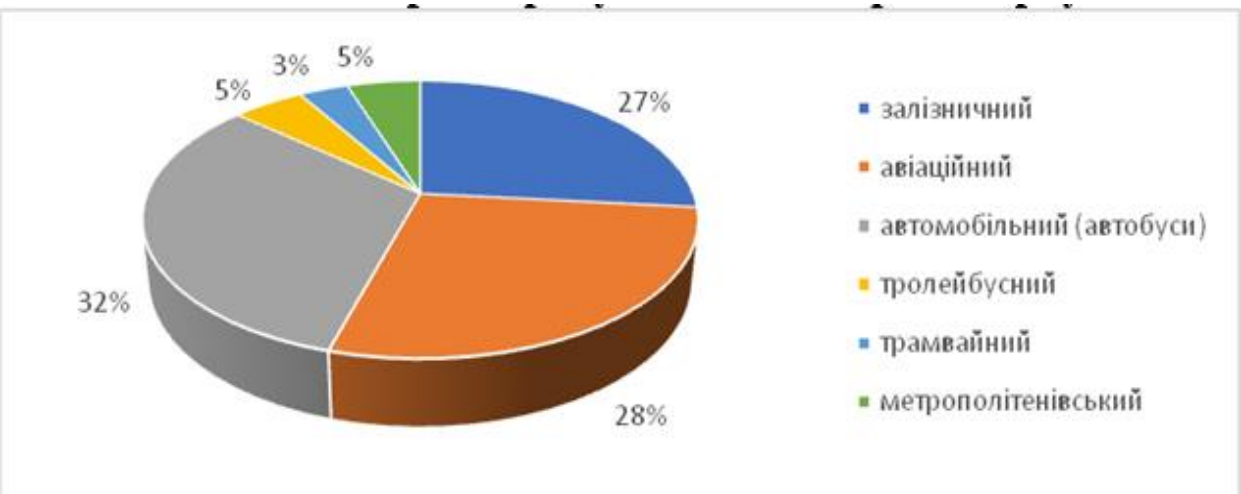

Рис. 3.8. Розподіл пасажирообороту за видами транспорту за 2019 р.

Джерело: складено та розраховано автором на основі :Транспорт України 2019: статистичний збірник. 115 с. URL: http://www.ukrstat.gov.ua/druk/publicat/kat_u/2020/zb/10/zb_trans_19.pdf

10) усунення бар'єрів для життєдіяльності осіб з інвалідністю, особливо на візках, для чого: а) затверджено Порядок використання коштів, передбачених у державному бюджеті для придбання спеціально обладнаних автомобілів для перевезення осіб з інвалідністю та дітей з інвалідністю, які мають порушення опорно-рухового апарату[90]; б) запроваджено вимоги щодо обов'язкової наявності на міських і приміських автобусних маршрутах

[88] Постанова КМУ «Про встановлення державних соціальних нормативів у сфері транспортного обслуговування» від 14.03.2018 р. № 196. *Офіційний сайт Верховної Ради України*. 2018. URL: https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/196-2018-%D0%BF#Text

[89] Постанова КМУ «Деякі питання надання пільг у готівковій форм з оплати пільгового проїзду усіма видами транспорту загального користування на міських, приміських та міжміських маршрутах» від 14.03.2018 р. N 197. *Офіційний сайт Верховної Ради України*. 2018. URL: https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/197-2018-%D0%BF#Text

[90] Постанова КМУ «Деякі питання використання коштів, передбачених у державному бюджеті для придбання спеціально обладнаних автомобілів для перевезення осіб з інвалідністю та дітей з інвалідністю, які мають порушення опорно-рухового апарату» від 14.03.2018 р. № 189. *Офіційний сайт Верховної Ради України*. 2018. URL: https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/189-2018-%D0%BF#Text

транспортних засобів, пристосованих для перевезення осіб з інвалідністю та інших маломобільних груп населення у кількості до 35% до кінця 2019 р., а з 2020 р. – до 50%, що сприятиме більшій доступності осіб з обмеженими можливостями до транспортних послуг[91].

Провідну роль автомобільного транспорту як у секторі вантажних, так і у секторі пасажирських перевезень, забезпечує ряд переваг: висока мобільність та маневреність, що сприяє переміщенню товарів та пасажирів усюди, де прокладено автомобільні дороги, – а їх мережа в Україні досить розгалужена; можливість перевезення пасажирів та вантажів від «дверей до дверей»; наявність розгалуженої мережі маршрутів для пасажирського транспорту, більшої кількості зупинок на маршруті та ритмічності руху; неможливість заміни автомобільного іншим видом транспорту в деяких видах перевезень, наприклад, у забезпеченні першої та останньої милі при вантажних перевезеннях тощо.

При цьому на вибір пасажирами виду транспорту впливає комплекс факторів, таких як: безпека, зручність розкладу та його неухильне дотримання, вартість проїзду, умови перевезення, витрати часу на досягнення місця призначення. Проте дослідження показують, що найголовнішими факторами на сьогодні є вартість поїздки та час, витрачений на подорож, а *найменш популярним фактором, що впливає на вибір транспорту, є захист* довкілля – його частки лише 5%. Це, з одного боку пояснює високу присутність автомобільного транспорту на ринку вантажних та пасажирських перевезень, а з іншого – свідчить про низький рівень обізнаності щодо негативного впливу транспорту на навколишнє середовище.

---

[91] Постанова КМУ «Про внесення змін до Порядку проведення конкурсу з перевезення пасажирів на автомобільному транспорті» від 07.02.2018 р. № 180. *Офіційний сайт Верховної Ради України*. 2018. URL: https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/180-2018-%D0%BF#Text; Постанова КМУ «Про внесення змін до Правил надання послуг пасажирського автомобільного транспорту» від 07.02.2018 р. № 181. *Офіційний сайт Верховної Ради України*. 2018. URL: https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/181-2018-%D0%BF#Text

Визначити місце автомобільного транспорту в структурі національної економіки можна також за опосередкованим впливом автомобільного транспорту на довкілля. З усіх видів транспорту автомобільний має найбільший економіко-екологічний вплив: за даними спеціалізованого екологічного порталу «УкрХімАналіз», він становить основне джерело забруднення повітря в містах України, продукуючи 80–90% шкідливих речовин, які потрапляють в атмосферу. У світі це призводить до таких наслідків, як:

а) за даними Всесвітньої асоціації охорони здоров'я, 3 млн смертей щорічно пов'язані із забрудненням повітря, здебільшого через вихлопні гази автомобілів з двигунами внутрішнього згорання[92];

2) підвищення в результаті кліматичних змін глобальної температури, що у свою чергу призводить до збільшення дефіциту води, посух, опустелювання і втрати біорізноманіття – це негативно впливає на розвиток сільського господарства та продовольчу безпеку;

3) забруднення при будівництві автомобільних доріг морських екосистем та незбалансованого природокористування в прибережних зонах і на морі, що призводить до втрати біологічних видів, скорочення рибних запасів, погіршення якості рекреаційних ресурсів, посилення загроз здоров'ю людей.

Відштовхуючись від загальновизнаного поняття сталого розвитку та визначеного нами поняття сталого розвитку автомобільного транспорту, що не повинен ставити під загрозу здатність майбутніх поколінь задовольняти свої власні потреби, *проте має задовольняти потреби сьогодення*, мусимо зауважити, що збільшення обсягів функціонування автомобільного транспорту, а саме перевезень вантажів та пасажирів, має важливе економіко-соціальне значення для розвитку країни і позитивно впливатиме на сталий розвиток країни, проте за умови зменшення негативних екологічних наслідків від його функціонування, що ґрунтуватиметься на

[92] Тітамир О. За яких умов в Україні переважатиме екологічний транспорт? *Главком*. 2019. URL: https://glavcom.ua/columns/olegtitamyr/za-yakih-umov-v-ukrajini-perevazhatime-ekologichniy-transport-649917.html

екологічно орієнтованих технологіях та ефективних регулюючих діях держави.

Важливе значення для зв'язаності території, забезпечення доступності транспортних послуг в Україні та інтеграції транспортної системи України до європейської має високопродуктивна транспортна інфраструктура. В Білій книзі ЄС – Транспорт, прийнятій у 2011 р. та спрямованій на забезпечення екологічно сталої транспортної системи, зазначено, що *інфраструктура формує мобільність, а жодна значна зміна на транспорті неможлива без опори на відповідну мережу та її функціонування на основі передових «розумних» технологій* [93]. Тож забезпечити сталий розвиток автомобільного транспорту неможливо без розвитку якісної автотранспортної інфраструктури, яка включає автомобільні дороги. Кожна гривня, вкладена в інфраструктуру, забезпечує 2,5 гривні приросту ВВП держави[94].

У світовій практиці використовують термін «стала дорога» («sustainable road»), проте він немає єдиного термінологічного тлумачення. З одного боку, під ним розуміють систему доріг, вплив якої на довкілля зводиться до мінімуму за допомогою різних заходів щодо забезпечення сталого розвитку[95], а метою виступає максимальне подовження терміну служби автомобільної дороги при обмеженні викидів. При цьому головними шляхами вирішення проблем виступає застосування перероблених матеріалів, створення систем управління екосистемою, реалізація заходів щодо скорочення використання енергії під час руху транспортних засобів.

---

[93] Біла Книга – Транспорт. План розвитку єдиного європейського транспортного простору — на шляху до конкурентоспроможної та ресурсоефективної транспортної системи / Генеральна дирекція з питань пересування та транспорту, Європейська Комісія. 2011. URL: https://brdo.com.ua/wp-content/uploads/2016/01/1_Bila-knyga-transport-plan-rozvytku-yedynogo-yevropey-skogo-transportnogo-prostoru-na-shlyahu-do-konkuretnospromozhnoi-ta-resursoefektyvnoi-.pdf

[94] В «Укравтодорі» розповіли, чому «газпромівські» кошти направили на дороги. *Економічна правда*. 2020. URL: https://www.epravda.com.ua/news/2020/02/18/657191

[95] Sustainable road construction: current practices and future concepts. *World Highways*. 2015. URL: https://www.worldhighways.com/wh3/wh5/wh6/feature/sustainable-road-construction-current-practices-and-future-concepts#:~:text=What%20is%20a%20sustainable%20or,highway%20while%20restricting%20its%20emissions

З іншого боку, термін «стала дорога» трактується як задоволення функціональних потреб життєвого циклу суспільного розвитку та економічного зростання за одночасного зниження негативного впливу на навколишнє середовище та споживання природних ресурсів[96], а забезпечення сталого розвитку доріг вважається невід'ємною частиною сталого розвитку.

Також потрібно зауважити, що в Україні – як і у світі – немає офіційного визначення терміна «сталий розвиток дорожнього господарства». Проте Закон України «Про автомобільні дороги» від 08.09.2005 № 2862-IV[97] відносить забезпечення *сталого функціонування автомобільних доріг загального* користування державного та місцевого значення до повноважень центрального органу виконавчої влади, що реалізує державну політику у сфері дорожнього господарства та управління автомобільними дорогами загального користування державного значення. Подібне формулювання зустрічається у деяких документах обласних державних адміністрацій та на державних сайтах, – і воно засвідчує участь органів місцевого самоврядування у розвитку та покращенні якісних характеристик автомобільних доріг загального користування. У деяких документах за цим також передбачається підготовка автомобільних доріг до зимового та несприятливого періодів.

Ми вважаємо, що сталий розвиток дорожнього господарства потрібно розглядати протягом усього життєвого циклу автомобільної дороги, починаючи від проєкту будівництва до підтримки її експлуатації та обслуговування. З цієї позиції виділимо декілька важливих моментів:

1) будівництво, а далі – ремонт та обслуговування доріг ставить завдання стосовно пошуку більш дешевого та ефективного виробництва

---

[96] What is a Sustainable Highway? / U.S. Department of Transportation Federal Highway Administration. URL: https://www.sustainablehighways.org/203/what-is-a-sustainable-highway.html

[97] Закон України «Про автомобільні дороги» від 08.09.2005 № 2862-IV. *Офіційний сайт Верховної Ради України*. 2005. URL: https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/2862-15#Text

матеріалів для дорожнього покриття, особливо зважаючи на те, що сировина стає дедалі більше дефіцитною, а екологічні норми щодо забруднення повітря та шумового впливу – жорсткішими. З цієї позиції концепція сталого розвитку розглядається як засіб використання ресурсу – із тим, щоб він не був втрачений назавжди, адже природні ресурси, які використовуються для будівництва та ремонту автомобільних доріг, є вичерпними. Тому питання досягнення сталості в цьому сегменті є достатньо проблематичним, зважаючи на те, що будівництво автомобільних доріг генерує багато енергії та використовує велику кількість викопних ресурсів. Цей аспект є здебільшого технічним та стосується виробництва матеріалів для дорожнього покриття, тому в рамках монографії не розглядатиметься;

2) неякісний стан доріг, що призводить до економічних, соціальних та екологічних втрат, задля забезпечення сталості доріг використовується комплекс заходів, спрямованих на зниження зазначених втрат, забезпечення безпеки та доступності транспортних послуг.

У цій монографії розглянуто другий із зазначених моментів, адже належний стан автомобільних доріг забезпечує зростання економіки, підвищення безпеки та рівня життя громадян. Зважаючи на вектори сталого розвитку автомобільного транспорту, до напрямів забезпечення сталого розвитку автомобільних доріг нами віднесено: *1) наявність доріг та їх стан, що відображає ефективність їх діяльності та забезпеченість автомобільними дорогами; 2) забезпеченість автомобільними дорогами*; *3) забезпечення безпеки на дорогах.*

Забезпеченість дорогами вимірюється за показником щільності автомобільних доріг у розрахунку на 100 кв. км площі, що становить: для України – 28,1; Угорщини – 216; Польщі – 131,8; Словаччини – 88,4; Румунії – 46,8; Білорусі – 41,7; Молдови – 37,9; Російської Федерації – 6,4. Це

свідчить про потребу будівництва нових доріг, особливо місцевого значення[98].

На сьогодні мережа автодоріг в Україні загалом сформована, але її 97% перебуває у незадовільному стані. Низька якість доріг становить головний виклик для вантажних та пасажирських перевезень, від яких залежить зростання національної економіки. Це підтверджується Глобальним індексом конкурентоспроможності[99] за субіндексом «Якість автошляхів», що в Україні украй незадовільний – 114-те місце (табл. 3.2).

Таблиця 3.2

Оцінка сектора інфраструктури України у Глобальному індексі конкурентоспроможності за субіндексом «2,02 Якість автошляхів»

2009–2010 (133 країн)	2010–2011 (139 країн)	2011–2012 (142 країни)	2012–2013 (144 країн)	2013–2014 (148 країн)	2014–2015 (144 країни)	2015–2016 (140 країн)	2016–2017 (138 країн)	2017–2018 (137 країн)	2018 (140 країн)	2019 (141 країна)
125↓	**136↓**	**138 ↓**	**137↑**	**144 ↓**	**139 ↑**	**132 ↑**	**134 ↓**	**130 ↑**	**123 ↑**	**114↑**

Джерело: складено автором на основі[100].

Оцінка автошляхів України порівняно із такими європейськими країнами, як Франція, Німеччина, Італія та Польща, засвідчує низький рівень якості інфраструктури країни ще більше: за цим показником сьогодні вона перебуває на одному із останніх місць у світі (табл. 3.3).

Таблиця 3.3

Оцінка сектора інфраструктури України у Глобальному індексі конкурентоспроможності 2019 р. порівняно з деякими країнами

Показник	Франція	Німеччина	Італія	Польща	Україна
2,01 Автодорожня з'єднаність	6	11	38	32	59
2,02 Якість автошляхів	18	22	53	57	114

Джерело: складено автором на основі[101].

[98] Овчар П.А. Регулювання розвитком автотранспортної галузі в умовах трансформації національної економіки: дис. на здобуття ступеня доктора економічних наук. Київ, 2019. URL: https://nam.kiev.ua/files/tesis/dyss-ovchar.pdf

[99] The Global Competitiveness Report 2019 / WEF. 2019. URL: http://www3.weforum.org/docs/WEF_TheGlobalCompetitivenessReport2019.pdf

[100] The Global Competitiveness Report 2009-2010, 2010-2011, 2011-2012, 2012-2013, 2013-2014, 2014-2015, 2015-2016, 2016-2017, 2017-2018, 2018, 2019 / WEF. URL: www.weforum.org

Низька якість автомобільних доріг усіх категорій, яка не відповідає європейським стандартам, *становить одну з основних проблем для сталого розвитку автомобільного транспорту України*[102].

Належний техніко-експлуатаційних стан автомобільних доріг насамперед є ключовим фактором підвищення безпеки дорожнього руху, що дозволяє зменшити ймовірність аварій та зменшити їх тяжкість.

Щорічно у світі в результаті дорожньо-транспортних пригод (ДТП) гине від 1,3 млн осіб, а травмуються від 20 до 50 млн осіб. В Україні у 2020 р. кількість загиблих становила 3,5 тис. осіб[103]. За період 2017–2020 рр. кількість осіб, травмованих унаслідок ДТП, знизилася, проте кількість загиблих підвищилась (рис. 3.9, 3.10).

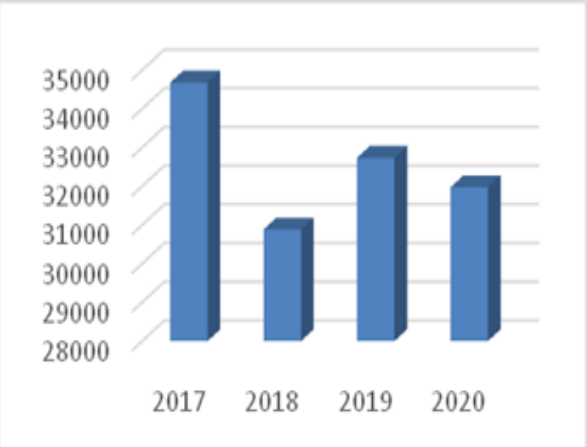

Рис. 3.9. Травмовано у ДТП, *осіб*

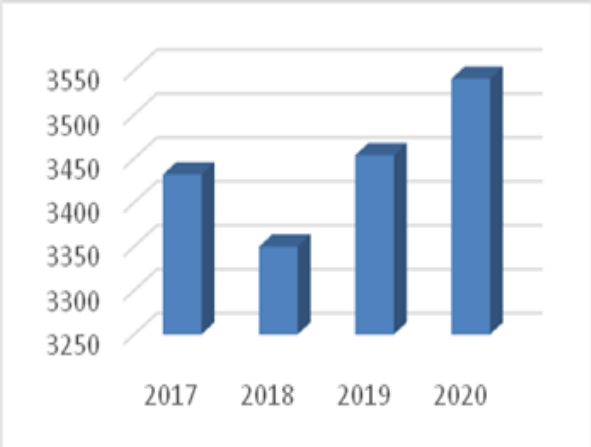

Рис. 3.10. Загинуло у ДТП, *осіб*

Джерело: складено на основі: Статистика ДТП в Україні. URL: http://patrol.police.gov.ua/statystyka/

З метою зниження рівня смертності внаслідок ДТП – щонайменше на 30% до 2024 р., зниження ступеня тяжкості наслідків ДТП для учасників дорожнього руху та зменшення соціально-економічних втрат від дорожньо-

[101] The Global Competitiveness Report 2019 / WEF. 2019. URL: http://www3.weforum.org/docs/WEF_TheGlobalCompetitivenessReport2019.pdf

[102] Чмирьова Л.Ю. Організаційна та техніко-технологічна модернізація автомобільного транспорту України. *Вісник Інституту економіки та прогнозування*. 2016. С. 40–46.

[103] Розпорядження КМУ «Про схвалення Стратегії підвищення рівня безпеки дорожнього руху в Україні на період до 2024 року» від 21.10.2020 р. № 1360-р. *Офіційний сайт Верховної Ради України*. 2020. URL: https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1360-2020-%D1%80#Text

транспортного травматизму, а також запровадження ефективної системи управління безпекою дорожнього руху для забезпечення захисту життя та здоров'я населення наприкінці 2020 р. було схвалено Стратегію підвищення рівня безпеки дорожнього руху в Україні на період до 2024 року, що на сьогодні відповідає загальноприйнятим у світі підходам до формування та реалізації політики підвищення безпеки дорожнього руху[104].

Стратегічні завдання сталого розвитку автомобільного транспорту відрізнятимуться на різних інституційно-просторових рівнях. Так, стан автомобільних доріг загального користування державного значення найбільше впливає на міжнародну мобільність населення і товарів та сприяє зростанню національної економіки, тож його економічний вплив найбільший.

При проведенні соціологічного опитування щодо визначення Цілей сталого розвитку України питання забезпечення рівних можливостей та соціальної справедливості вийшло на перше місце. Мається на увазі нерівність, пов'язана з місцем проживання. Від відсутності регулярного щоденного транспортного сполучення з іншим населеним пунктом із більш розвиненою інфраструктурою найбільше потерпають сільські домогосподарства і жителі невеликих міст, які через це позбавлені можливості отримати основні соціальні послуги – насамперед з охорони здоров'я та освіти, що призводить до транспортної дискримінації великого прошарку населення країни. Тож у сучасних умовах транспортна доступність сільських жителів набуває особливої актуальності та виступає показником соціальної справедливості та соціального забезпечення населення регіону[105]. Тож головним пріоритетом для сільських територій, а також у міжміському та приміському сполученні виступає доступність територій у контексті забезпечення можливостей переміщення населення якісними автомобільними дорогами місцевого

[104] Там само.
[105] Загурський О.М. Транспортна доступність сільських територій: методологічні підходи. *Автомобільний транспорт.* 2018. Вип. 43. С. 65–70. URL: https://dspace.khadi.kharkov.ua/dspace/bitstream/123456789/2523/3/10_43.pdf

значення, які сполучають сільські населені пункти й об'єкти виробничого призначення та міста між собою.

Сільське населення забезпечується транспортними послугами в основному у приміському сполученні. Цей момент є найбільш соціально чутливим, адже пов'язаний із платоспроможністю населення. Приміське сполучення характеризується нестійкими автотранспортними зв'язками, наявністю недоліків в організації регулярних автобусних маршрутів і розвитку мережі автомобільних шляхів. На цьому рівні незадовільна якість автомобільних доріг пов'язана в першу чергу з низьким фінансуванням, що призводить до занепаду сільських населених пунктів та відпливу з них населення, внаслідок чого може постраждати сільське господарство певного району.

Водночас для середніх та великих міст пріоритетом виступає ефективне функціонування громадського транспорту[106], тому саме на цьому рівні найсильніше актуалізується екологічний аспект, пов'язаний із наслідками функціонування автомобілів з двигунами внутрішнього згорання, частка яких в містах є значною.

Оцінка функціонування автомобільного транспорту в рамках концепції сталого розвитку показала:

1) важливість автомобільного транспорту для забезпечення сталого розвитку національної економіки;

2) велику роль автомобільного транспорту в забезпеченні доступності до основних базових послуг, таких як робочі місця, освіта, система охорони здоров'я, на що прямий вплив матиме забезпеченість транспортною інфраструктурою та доступність до неї;

3) негативний вплив автомобільного транспорту на навколишнє середовище;

[106] Голубка С., Овчар П. Стратегія розвитку автотранспортної системи: зміст та особливості формування. *Економічний вісник Національного гірничого університету*. 2018. № 1(61). С. 102–108.

4) визнання підвищення безпеки на автомобільному транспорті одним із головних елементів як для забезпечення сталого розвитку, так і для зменшення збитків національної економіки від наслідків ДТП;

5) значну роль стратегічного планування сталого розвитку, основою якого на світовому рівні стали глобальні Цілі сталого розвитку, а на національних рівнях – стратегії, концепції, плани та програми сталого розвитку.

Напрямами забезпечення сталого розвитку автомобільного транспорту, визнаними у світі та ЄС, є: підвищення обсягів функціонування транспорту, розвиток якісної, надійної та доступної інфраструктури, впровадження екологічно чистих транспортних засобів; використання для зарядки електромобілів екологічно чистої енергетики; пошук шляхів утилізації акумуляторів від електромобілів, врахування негативного впливу функціонування автомобільного транспорту на навколишнє середовище, зниження рівня отримання тяжких травм і смертності внаслідок ДТП, що залежить від якості дорожнього покриття, стану транспортних засобів та ефективності управління транспортними потоками в межах міст; забезпечення належних умов праці водіїв із дотриманням нормативів. Зазначене потребує імплементації Директив відповідно до Угоди про асоціацію, підвищення ефективності діяльності органів державної влади та місцевого самоврядування, мобілізації додаткових фінансових ресурсів на основі заохочення інвестицій іноземних та вітчизняних інвесторів та розвиток партнерських відносин влади і бізнесу шляхом упровадження механізмів державно-приватного партнерства, прискорення та підтримки впровадження цифрових трансформацій на автомобільному транспорті, що сприяє перепланування потоків з використанням е-логістики, впровадження інтелектуальних транспортних систем, використання інформаційно-комунікаційних технологій, IoT, створення і розробки нових спеціальностей та переорієнтації працівників на нові види діяльності; розширення економічних можливостей жінок шляхом отримання вищих доходів.

Тож на сьогодні основними факторами, що сприятимуть зменшенню негативного економічного, соціального та екологічного впливів від діяльності автомобільного транспорту на національну економіку на засадах сталості, є: покращення стану автомобільних доріг, сприяння екологізації рухомого складу та впровадження цифрових трансформацій на транспорті.

3.3. Удосконалення інституційного середовища впровадження концепції сталого розвитку автомобільного транспорту в Україні

Якість доріг в Україні на сьогодні є дуже низькою, тому для запобігання їх подальшій руйнації проводиться *реформування системи державного управління автомобільними дорогами загального користування* шляхом децентралізації відповідно до однойменної Концепції[107], що визначає основні напрями реформування та вдосконалення механізму фінансового забезпечення дорожнього господарства, покликана забезпечити прозорість прийняття управлінських рішень при організації нового будівництва, реконструкції, капітального, поточного ремонту та експлуатаційного утримання таких доріг.

Треба зазначити, що перша Концепція реформування була затверджена ще у 2008 р., а остання 2015 року – наразі є чинною, хоча має *часовий горизонт до 2017 р.* Зазначеною Концепцією було затверджено план заходів на 2015–2017 рр., який проаналізовано нами для визначення виконання зазначених у Концепції завдань (табл. 3.4). Як бачимо, реальні зрушення щодо реалізації Концепції відбулись лише у 2018 р., тобто через 10 років від початку її ухвалення. *Маємо зазначити, що частину заходів так і не виконано, тож Концепція вимагає пролонгації та актуалізації напрямів реформування. До того ж такі основоположні пункти, як втілення пілотних концесійних проєктів дорожнього господарства та створення інформаційно-*

[107] Розпорядження КМУ «Концепція реформування системи державного управління автомобільними дорогами загального користування» від 31 березня 2015 р. № 432-р. *Офіційний сайт Верховної Ради України*. 2015. URL: http://zakon4.rada.gov.ua/laws/show/739-2011-р

аналітичної системи управління дорожнім господарством з метою формування єдиного інформаційного простору для учасників дорожнього руху, а також здійснення взаємодії між органами управління і підприємствами дорожнього господарства на всіх рівнях повною мірою не досягнуто. Тож необхідно й надалі впроваджувати заходи, визначені у Концепції реформування системи державного управління автомобільними дорогами загального користування, що є передумовою формування загальної стратегії реформування, а також її оновлення відповідно до взятих зобов'язань відносно забезпечення в країні сталого розвитку, зокрема і на автомобільному транспорті.

Таблиця 3.4

Стан виконання завдань, визначених Концепцією реформування системи державного управління автомобільними дорогами загального користування

Завдання, визначені Концепцією	Виконання завдань станом на 2020 р.	Стан виконання
Передача автомобільних доріг місцевого значення до сфери управління обласних державних адміністрацій	Відбулась з 1 січня 2018 р. на підставі Закону України «Про внесення змін до деяких законодавчих актів України щодо реформування системи управління автомобільними дорогам загального користування» №1764-VIII	Виконано
Розроблення типової структури управління автомобільними дорогами місцевого значення	Не розроблено	Не виконано
Визначення прозорих критеріїв та розроблення порядку планування дорожніх робіт на відповідний рік та на довгострокову перспективу з урахуванням очікуваних планів фінансування галузі	Запроваджено середньострокове планування розвитку та утримання автомобільних доріг загального користування. Бюджет на будівництво та ремонт доріг плануватимуть на три роки відповідно до законів № 282-IX «Про внесення змін до Закону «Про джерела фінансування дорожнього господарства України» та № 283-IX «Про внесення змін до Бюджетного кодексу щодо запровадження середньострокового планування розвитку і утримання автомобільних доріг», який набрав чинності з 1 січня 2020 р.[108]	Виконано частково
Розроблення законопроєкту щодо створення захищеного державного дорожнього фонду	Запрацював з 1 січня 2018 р. на підставі Законів України «Про внесення змін до Закону України «Про джерела фінансування дорожнього господарства	Виконано

[108] Кулеш С. IRS Group: По состоянию на 1 июля количество электромобилей и гибридов в Украине превысило отметку 43 тыс. штук, к 2024 году эксперты прогнозируют рост «электричек» в стране до 250 тыс. *ITCua*. 2020. URL: https://itc.ua/news/irs-group-po-sostoyaniyu-na-1-iyulya-kolichestvo-elektromobilej-i-gibridov-v-ukraine-prevysilo-otmetku-43-tys-shtuk-k-2024-godu-eksperty-prognoziruyut-rost-elektrichek-v-strane-do-250-tys/

Закінчення табл. 3.4

Завдання, визначені Концепцією	Виконання завдань станом на 2020 р.	Стан виконання
	України» щодо удосконалення механізму фінансування дорожньої галузі» №1762-VII та «Про внесення змін до Бюджетного кодексу України щодо удосконалення механізму фінансування дорожньої галузі» №1763-VIII.	
Формування інформаційно-аналітичної системи управління дорожнім господарством	Не сформовано	Не виконано
Запровадження контрактів на експлуатаційне утримання автомобільних доріг тривалого строку дії (п'ять–сім років), забезпечення їх новою системою кількісних показників для оцінки результатів роботи підрядника, що корелює з рівнем безпеки та споживчими якостями автомобільних доріг	Відбулось з 1 січня 2018 р. на підставі Закону України «Про внесення змін до деяких законодавчих актів України щодо реформування системи управління автомобільними дорогам загального користування» №1764-VIII у частині запровадження довгострокових (до семи років) контрактів на утримання автомобільних доріг загального користування	Виконано частково
Опрацювання питання адаптації нормативно-правових актів та нормативно-технічних документів, що регламентують правила виконання дорожньо-будівельних робіт, у тому числі, правила технічного нагляду, приймання та фінансування таких робіт, відповідно до Закону України «Про стандартизацію» на умовах контрактів FIDIC	Відбулось з 1 січня 2018 р. на підставі Закону України «Про внесення змін до деяких законодавчих актів України щодо реформування системи управління автомобільними дорогам загального користування» №1764-VIII у частині застосування принципів Міжнародної федерації інженерів-консультантів (FIDIC) та забезпечення постійного незалежного аудиту технічного стану автодоріг та якості дорожніх робіт і Постанови КМУ № 1065 від 28 грудня 2016 р. «Вимоги щодо проведення контролю якості робіт з нового будівництва, реконструкції та капітального ремонту автомобільних доріг загального користування»	Виконано частково

Джерело: складено автором на основі: Розпорядження КМУ «Концепція реформування системи державного управління автомобільними дорогами загального користування» № 432-р від 31 березня 2015 р. / Верховна Рада України. URL: http://zakon4.rada.gov.ua/laws/show/739-2011-р та власних оцінок

Зазначена реформа впроваджувалася в рамках виконання Стратегії сталого розвитку «Україна – 2020». *При цьому можна виділити ряд позитивних аспектів від її впровадження:*

– передача доріг загального користування місцевого значення з 1 січня 2018 р. зі сфери управління Державного агентства автомобільних доріг України з балансу Служб автомобільних доріг у областях до сфери управління обласних державних адміністрацій;

– впровадження Державного дорожнього фонду;

– *передача фінансування доріг місцевого значення на місцевий рівень*;

– *створення конкурентного ринку дорожніх робіт*;

– *уведення системи контролю якості із залученням інженера-консультанта*[109], що за світовою практикою сприяє економії до 15% від вартості будівництва[110];

– *уведення механізму гарантійного ремонту за рахунок підрядника:* на ямковий ремонт – п'ять років; на капітальний – 10 років.

– *запровадження* – на початку 2020 р. – *спрощеної дозвільної системи на отримання права виконання дорожніх робіт із проведення капітального ремонту*[111].

Паралельно з позитивними зрушеннями *виник ряд проблем*:

– зриви тендерів закупівлі у сфері проведення робіт із будівництва, ремонту та реконструкції доріг загального користування державного значення внаслідок подання тендерної документації без намірів проводити подальші роботи[112];

– відсутність пріоритетності розподілу об'єктів будівництва, реконструкції та ремонтів автомобільних доріг загального користування місцевого значення, а також вулиць і доріг комунальної власності при формуванні їх переліків;

---

[109] Постанова КМУ «Про затвердження вимог щодо проведення контролю якості робіт з нового будівництва, реконструкції та капітального ремонту автомобільних доріг загального користування» від 28.12.2016 р. № 1065. *Офіційний сайт Верховної Ради України*. 2017. URL: https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1065-2016-%D0%BF#Text

[110] Уряд запровадив експеримент із скасування дозволів на будівництво доріг. *Укрінформ.* 2020. URL: https://www.ukrinform.ua/rubric-economy/2869915-urad-zaprovadiv-eksperiment-iz-skasuvanna-dozvoliv-na-budivnictvo-dorig.html

[111] Постанова КМУ «Про реалізацію експериментального проекту з проведення капітального ремонту автомобільних доріг загального користування» від 05.02. 2020 р. № 192. *Офіційний сайт Верховної Ради України*. 2020. URL: https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/192-2020-%D0%BF#Text

[112] Наказ Міністерства розвитку економіки, торгівлі та сільського господарства України «Про затвердження Методичних рекомендацій щодо методології особливостей здійснення закупівель у сфері дорожнього господарства» від 17.0.8.2020 р. № 1572. *Офіційний сайт Верховної Ради України*. 2020. URL: https://zakon.rada.gov.ua/rada/show/v1572915-20#Text

– неможливість виконання дрібними компаніями, що займаються дорожніми роботами ,великих за обсягами робіт у транспортних проєктах, які є масштабними та дороговартісними, що витісняє такі компанії з ринку;

– неналежне виконання підрядниками гарантійного ремонту;

– низька конкуренція на ринку дорожніх робіт[113];

– фактична відсутність змін у системі управління автомобільними дорогами через невикористання рядом областей типової структури управління автомобільними дорогами як на державному, так і на місцевому рівнях[114].

Незважаючи на досить високі темпи відновлення та ремонту автомобільних доріг в Україні, слабким місцем дорожнього будівництва в Україні *залишається якість*. Хоча на сьогодні, згідно із результатами опитування Соціологічної групи «Рейтинг», 76% респондентів помітили покращення стану доріг та збільшення їх ремонту протягом 2019 р. При цьому 67% опитаних відзначили покращення на дорогах міжобласного сполучення, 63% – у своєму районі, 62% – у своєму населеному пункті, що доводить ефективність впроваджених заходів[115].

Зокрема, ми вважаємо позитивним введення плати за проїзд автомобільними дорогами транспортних засобів, вагові або габаритні параметри яких перевищують нормативні. Для цього було введено *габаритно-ваговий контроль* за проїздом великовагових та/або великогабаритних транспортних засобів автомобільними дорогами загального користування.

---

[113] Для якісних доріг в Україні необхідні прозорі процеси, належний контроль, конкуренція і 5 трильйонів гривень. *BRDO*. 2019. URL: https://brdo.com.ua/top/dlya-yakisnyh-dorig-v-ukrayini-neobhidni-prozori-protsesy-nalezhnyj-kontrol-konkurentsiya-i-5-tryljoniv-gryven/

[114] Березовський М. Дорожня галузь України. Погляд із середини / НАДУ. 2019. URL: https://nadu.com.ua/dorozhnya-galuz-ukra%D1%97ni-poglyad-iz-seredini

[115] Більшість українців відзначили покращення стану доріг. *Українські національні новини*. 2019. URL: https://www.unn.com.ua/uk/news/1898282-bilshist-ukrayintsiv-vidznachili-pokraschennya-stanu-dorig

Через важливість цього питання *останніми роками вжито активних дій для здійснення вагового контролю на дорогах*, який проводитиметься цілодобово, а за перевищення габаритно-вагових норм на рівні 5–10% накладатиметься штраф у розмірі 500 неоподатковуваних мінімумів доходів громадян; 10–20% – 1000 мінімумів; понад 20% – 2000 мінімумів, тож розмір штрафу за перенавантаження на сьогодні варіюється від 8,5 до 34 тис. грн і оформлюється на фізичну або юридичну особу – власника вантажівки. Також збільшиться кількість габаритно-вагових комплексів. Збільшенню кількості комплексів ГВК сприяло отримання коштів гранту Євросоюзу в рамках проєкту «Підтримка впровадження Транспортної стратегії України».

Зупиняти водіїв на габаритно-вагову перевірку можуть тепер не тільки інспектори Укртрансбезпеки, а й Нацполіція та СБУ. Кошти, які наразі отримуються від порушень за перевантаження, надходять до ДДФ. Проте, незважаючи на всі ці кроки, вагових комплексів – як стаціонарних, так і пересувних – усе ще дуже мало, а частина з них не може забезпечити нормальне виконання вимірювальних робіт зі зважування транспортних засобів, тому що перебуває у непридатному для роботи технічному стані, що відбулося внаслідок тривалого та інтенсивного використання зазначених вагових комплексів протягом певного часу.

На початку 2020 р. було анонсовано *впровадження програми «Велике будівництво»,* в рамках якої заплановано відбудову автомобільних доріг України. Проте така програма не регламентується жодним нормативним документом. Здебільшого це інтерактивна карта[116], на якій відображається стан проведення будівництва, реконструкції, капітального та поточного ремонтів доріг державного та місцевого значення, тобто фактично ніякої офіційної програми не існує.

Зважаючи на критичний стан автомобільних доріг загального користування державного значення, для відновлення яких, за розрахунками

[116] Національний проєкт «Велике будівництво». *Інтерактивна карта*. 2020. URL: https://www.arcgis.com/apps/webappviewer/index.html?id=f6114e96a5654f2b8a75ec7f4901abd9

Світового банку, необхідно інвестувати близько 150 млрд грн протягом 10 років[117], швидко зміни не відбудуться. Відновлення автомобільних доріг потребує величезних фінансових вкладень, яких держава в достатньому обсязі не має, і коштів лише ДДФ не вистачить, тому ми пропонуємо застосовувати для сталого розвитку автомобільного транспорту механізм ДПП.

Впровадження механізму ДПП визначено як один зі шляхів зміцнення інституційної спроможності щодо формування і забезпечення реалізації державної політики у сфері зміни клімату, що зафіксовано в Концепції реалізації державної політики у сфері зміни клімату на період до 2030 року, схваленій розпорядженням Кабінету Міністрів України від 07.12.2016 р. № 932-р, а також Цілях сталого розвитку до 2030 р.

При цьому саме *як інструмент фінансового механізму забезпечення сталого розвитку ДПП розглядається лише віднедавна.* Хоча світова практика підтверджує, що партнерська модель, за якої діє принцип взаємної вигоди, є найбільш ефективною моделлю взаємодії влади та приватного сектора.

На сьогодні єдиного розуміння сутності та змісту партнерських відносин держави і приватного бізнесу у сфері розвитку суспільної власності немає, проте можна визначити низку основних спільних рис, властивих всім трактуванням ДПП, зокрема: 1) партнерська взаємодія держави і приватного бізнесу передбачає об’єднання їх компетентностей, зусиль та ресурсів, сильних сторін та переваг; 2) ризики розподіляються між усіма учасниками партнерства; 3) метою партнерської взаємодії держави і приватного бізнесу є реалізація суспільно значущого проєкту; 4) партнерська взаємодія відбувається на довгостроковій основі; 5) предметом партнерської взаємодії є управління, створення, використання та розвиток об’єктів державної

[117] Навіщо «Укравтодору» кредити під державні гарантії / НАДУ. 2020. URL: https://nadu.com.ua/navishho-ukravtodoru-krediti-pid-derzhavni-garanti%D1%97/

(комунальної) власності; 6) держава змінює статус з володільця на споживача послуг, які надаються суспільству приватним партнером[118].

Для визначення найбільш ефективної форми участі ДПП щодо автомобільного транспорту було ґрунтовно проаналізовано досвід застосування ДПП у світі[119] і визначено, що для інфраструктурних проєктів, ДПП є одним із найефективніших механізмів залучення інвестицій приватного сектора, а для автомобільних доріг найвигіднішою формою ДПП є концесії. *Ефективний розвиток ДПП у розвинених країнах пов'язаний із такими чинниками, як:* розвинене правове та інституційне середовище; довіра та взаєморозуміння між публічним та приватним секторами; стійка економічна та політична ситуація.

Правовим підґрунтям реалізації заходів публічно-приватного партнерства в автодорожній галузі України є: Закон України «Про концесію» від 03.10.2019 № 155-IX, Закон України «Про концесії на будівництво та експлуатацію автомобільних доріг» від 14.12.1999 № 1286-XIV; Закон України від 01.07.2010 № 2404-VI «Про державно-приватне партнерство»; Закон України «Про внесення змін до деяких законів України щодо усунення регуляторних бар'єрів для розвитку державно-приватного партнерства та стимулювання інвестицій в Україні» від 24.11.2015 № 817-VIII, Закон України «Про внесення змін до деяких законів України щодо будівництва та експлуатації автомобільних доріг» від 27.02.2018 № 2304-VIII.

Крім законів, окремі питання реалізації ДПП регулюються постановами та розпорядженнями Кабінету Міністрів України, положеннями та наказами

---

[118] Bondar N. Private-private partnership: sunt that principle. *Visnyk Natsionalnoho transportnoho universytetu*. Ch.1. 2010. Vyp. 21. 460 p. P. 232–237.

[119] Никифорук О.І., Чмирьова Л.Ю. Механізми державно-приватного для інфраструктурних проектів. *Вісник Київського інституту бізнесу та технологій.* Спеціальний випуск: *Студент-дослідник-фахівець:* матеріали XXII Міжнародної науково-практичної конференції (м. Київ, 24 травня 2018 р.). Київ: КІБіТ, 2018. С. 99–101; Никифорук О.І., Гусєв Ю.В., Чмирьова Л.Ю. Державно-приватне партнерство: інституціональне середовище для розвитку та модернізації інфраструктури України. *Економіка і прогнозування.* 2018. № 3. С. 79–101.

центральних органів виконавчої влади, рішеннями місцевих органів виконавчої влади та органів місцевого самоврядування.

Наразі нормативно-правова база реалізації заходів ДПП в автодорожній галузі України вже сформована. Це доводить, що уряд прагне залучити для фінансування транспортних інфраструктурних проєктів приватних партнерів. Проте, попри загальну сформованість, система правових документів з цього питання поки що недосконала. Так, *термін дії одного з основоположних стратегічних документів щодо ДПП «Концепції розвитку державно-приватного партнерства в Україні на 2013–2018 роки» закінчився, а новий документ не розроблено.*

Держава отримує кошти через податки від супутньої інфраструктури, що будується вздовж автомобільної дороги. Концесіонер же може повернути кошти, вкладені у будівництво або реконструкцію дороги, лише за рахунок плати за проїзд по ній, тому, враховуючи вантажопотік українськими дорогами, який у рази менший, ніж у європейських країнах, та нижчу платоспроможність населення, держава зобов’язується покривати недоотримані концесіонером кошти за рахунок ДДФ. Проте слід зауважити, що для успішності проєктів ДПП на автомобільному транспорті велике значення має якість прогнозування обсягів транспортних потоків з урахуванням майбутніх ризиків та змін, зважаючи на довгостроковий характер контрактів, тому що найбільший ризик для концесійних проєктів у світі становлять саме помилки у прогнозуванні вантажопотоку . Тому необхідно чітко прораховувати вигідність будівництва доріг – на основі концесії або за рахунок коштів ДДФ – у кожному конкретному проєкті.

Поряд із зазначеним необхідно враховувати: по-перше, в усьому світі платні дороги вводяться в експлуатацію лише за умови наявності паралельної безкоштовної дороги. В Україні ж існує ризик того, що на безкоштовній дорозі ремонти проводити практично не будуть – аби спрямовувати автомобільні потоки через платні дороги. Тому, на нашу думку, за вчасним проведенням ремонтів на паралельних безкоштовних дорогах необхідно запровадити

посилений контроль, у тому числі громадськості, По-друге, КМУ затвердив ціни за проїзд платною дорогою в євро, що з одного боку, убезпечує інвесторів від валютних коливань гривні, а з іншого боку, навіть у Польщі, що є членом ЄС, податки та збори затверджуються в національній валюті – злотих. По-третє, світова практика показує, що найчастіше плату вводять для іноземних автомобілів, вантажівок та автобусів, тоді як для громадян країни проїзд легкових автомобілів залишають безкоштовним.

Поряд з однозначно позитивними змінами до законодавства є ряд зауважень:

1) в Законі про концесії (далі Закон) новинкою стало те, що ініціатором підготовки пропозицій про здійснення ДПП у формі концесій, поряд із органами влади всіх рівнів, НАН України та ряду інших установ, акції яких належать державі, також закріплено таке право за юридичними особами приватного права або об'єднанням таких юридичних осіб – як резидентів, так і нерезидентів. Згідно з опитуванням, проведеним Центром транспортних стратегій[120] щодо визначення ініціатора концесійних проєктів, 69% опитаних зазначили, що це має бути профільне міністерство; 65% – приватний інвестор; 35% – уряд; 35% – муніципалітет; 15% – держкомпанія. Тож , з одного боку, внесені зміни дозволяють інвесторам вкладати кошти у проєкти, які їх цікавлять, а з іншого боку, для транспорту, енергетики, водопостачання більше значення мають навички управління великими інвестиційними проєктами, тоді як технологічні переваги бізнесу відходять на другий план. Зокрема, відсоток успіху є вищим для проєктів ДПП, ініційованих партнером державним, порівняно з приватним: 98% проти 76% для країн із низьким рівнем доходів і 99% проти 90% для країн із високим рівнем доходів[121]. Тож,

[120] Государственно-частное партнерство в инфраструктуре. Отраслевой контроль / Центр транспортних стратегій. 2018. С. 32. URL: https://cfts.org.ua/media/documents/2018/industry-control-2018-ru.pdf

[121] Державно-приватне партнерство: час вчитися на помилках. *Дзеркало тижня. Україна.* 2018. URL: https://dt.ua/macrolevel/derzhavno-privatne-partnerstvo-chas-vchitisya-na-pomilkah-289689_.html

на нашу думку, ініціювати автотранспортні концесійні проєкти мають державні партнери;

2) законом передбачено, що якщо протягом одного року з дня укладення концесійного договору концесіонер з вини концесієдавця не набуде права оренди земельної ділянки, необхідної для реалізації проєкту, що здійснюється на умовах концесії, або з концесіонером не укладено договір про делегування функцій замовника будівництва у разі концесії на будівництво та подальшу експлуатацію автомобільних доріг, то концесіонер має право на одностороннє розірвання концесійного договору. При цьому законодавчо не прописано отримання концесіонером відшкодування своїх збитків та повернення йому реєстраційного внеску, який сплачується до спеціального фонду відповідного місцевого або державного бюджету або на рахунок концесієдавця (сума якого визначається концесієдавцем з урахуванням вартості проєкту та може становити до 100 розмірів мінімальної заробітної плати).

3) згідно із законом залишається можливим визнання таким, що відбувся, концесійний конкурс з одним учасником. Проте в країнах ЄС після прийняття Директиви ЄС 2014/23 про концесії існує інша норма, за якої жоден концесійний конкурс з одним учасником не проводиться. Можливо, Україні варто взяти це до уваги та відмовитися від проведення непрозорих концесійних конкурсів;

4) у попередньому Законі України «Про концесії на будівництво та експлуатацію автомобільних доріг» було дано чітке визначення терміна «будівництво автомобільної дороги», що є комплексом дорожньо-будівельних та проєктних робіт, пов’язаних з будівництвом нової автомобільної дороги. А згідно із Законом про Концесію під «будівництвом автомобільної дороги» розуміється комплекс дорожньо-будівельних та проєктних робіт, пов’язаних з новим будівництвом чи реконструкцією або капітальним ремонтом автомобільної дороги, що, на нашу думку, не є правильним, тому що капітальний ремонт дороги не має прирівнюватися до

будівництва[122]. Це вплине на покращення статистичних показників, проте реально нових доріг побудовано не буде не з'явиться;

5) як зазначалося вище, віднесення доріг до розряду платних має відбуватися з урахуванням Державної стратегії розвитку мережі автомобільних доріг України, якої не має й досі, тож її необхідно розробити.

В результаті активних дій держави щодо проведення реформування автомобільних доріг загального користування, уведення Державного дорожнього фонду та ухвалення низки нормативно-правових актів щодо врегулювання питань ДПП ситуація в Україні як з автомобільними дорогами державного значення, так і місцевого, покращується. Але треба розуміти, що, враховуючи стан українських доріг, навіть реалізація декількох вдалих концесійних проєктів у короткостроковій перспективі загального стану автомобільних доріг істотно не поліпшить, а, зважаючи на терміни здачі в концесію, – цей захід є довгостроковим[123].

З огляду на зазначене вище основними напрямами подальшого реформування системи державного управління автомобільними дорогами загального користування мають стати:

– розроблення Державної стратегії розвитку мережі автомобільних доріг України;

– реалізація пілотних концесійних проєктів дорожнього господарства;

– посилення контролю за проїздом автомобільними дорогами транспортних засобів, вагові або габаритні параметри яких перевищують нормативні, шляхом:

а) запуску системи автоматичного стягнення штрафів;

---

[122] Чмирьова Л.Ю. Державно-приватне партнерство на транспорті в Україні. *Управління соціально-економічними трансформаціями господарських процесів: реалії і виклики*: збірник тез доповідей міжнародної науково-практичної конференції (м. Мукачево, 18–19 квітня 2019 р.). Мукачево: МДУ, 2019. С. 290–293.

[123] Никифорук О.І., Чукаєва І.К., Ляшенко О.Ф. та ін. Розвиток інфраструктурних секторів як чинник реалізації пріоритетних напрямів економічної політики України: колективна монографія / за ред. О.І. Никифорук; НАН України, ДУ «Ін-т екон. та прогнозув. НАН України». Київ, 2017. 522 с. URL: http://ief.org.ua/docs/mg/295.pdf

б) уведення механізму вимірювання працівниками комунальних підприємств габаритно-вагових параметрів транспортних засобів – шляхом надання права органам місцевого самоврядування або балансоутримувачам доріг здійснювати організацію та проводити роботу із зважування транспортних засобів, тобто без участі інспекторів Укртрансбезпеки, проте це не має стати обов'язком, адже організація роботи пунктів ГВК є дороговартісною;

в) спрямування частини отриманих від штрафів коштів до місцевих бюджетів, бо при перевезеннях руйнуються саме автомобльні дороги місцевого значення, тоді як кошти перераховуються до Державного бюджету.

г) змінити абзац 23 «Порядку здійснення габаритно-вагового контролю та справляння плати за проїзд автомобільними дорогами загального користування транспортних засобів та інших самохідних машин і механізмів, вагові та/або габаритні параметри яких перевищують нормативні», яким визначається, що власник великовагового та/або великогабаритного транспортного засобу чи уповноважена ним особа *має право* частково розвантажити транспортний засіб, а *це має стати обов'язком* перед продовженням руху ;

д) збільшити кількість стаціонарних та пересувних систем зважування;

е) збільшувати чисельність інспекторського складу Укртрансбезпеки до рівня, необхідного для забезпечення ефективних заходів контролю;

є) уведення габаритно-вагового контролю для пасажирського транспорту, оскільки українські автобуси та маршрутки заповнюються пасажирами понад норму, що також негативно впливає на стан автомобільних доріг.

– упровадження плати з великовантажного транспорту за проїзд дорогами України;

– створення інформаційно-аналітичної системи управління дорожнім господарством, яка має «включати систему збору, обробки та надання геоданих та електронну взаємодію електронних інформаційних ресурсів»[124];

[124] Ремонт дорог в Украине: где, когда, за сколько. 2019. URL: https://delo.ua/econonomyandpoliticsinukraine/remont-dorog-v-ukraine-gde-kogda-za-skolko-355566/

– створення єдиної системи списків непорядних підрядників із ремонту, що при поданні заявок на наступні тендерні торги впливатиме на репутацію підрядника, – у країнах ЄС це є важливим фактором прийняття рішення щодо обрання переможця;

– підтримка національних підрядних дорожньо-будівельних компаній, що при запланованих масштабах дорожнього будівництва у рамках проєкту «Велике будівництво» дасть можливість створити додатково близько 62 тис. робочих місць – шляхом упровадження довгострокових та середньострокових планів розвитку дорожньої мережі, які відображатимуть фінансові та фізичні показники та типи дорожніх конструкцій (асфальтобетонні або цементобетонні), що дасть підрядникам змогу прогнозувати закупівлю обладнання для необхідної технології, сприятиме вирішенню питань із відведенням земельних ділянок під будівництво нових доріг, а також виявленню наявності земель для влаштування технологічних кар'єрів для виїмки ґрунтів при влаштуванні насипів земляного полотна. «В багатьох країнах існує практика підтримки національного підрядника шляхом уведення квот для працевлаштування громадян у випадку залучення іноземних компаній для виконання робіт з будівництва автомобільних доріг. В Україні така квота може становити 60% від усієї кількості працюючих у складі компанії на території нашої держави»[125];

– уведення норми щодо визначення пріоритетності «відновлення доріг місцевого значення в першу чергу до закладів охорони здоров'я, освіти, адміністративних центрів, а решту доріг – за залишковим принципом»[126];

– продовження експерименту щодо фінансування автодоріг та поповнення ДДФ ухваленого Законом №666-VIII від 3 вересня 2015 р. «Про внесення змін до розділу IV "Заключні та перехідні положення Бюджетного

[125] Березовський М. Підтримка національних підрядних дорожньо-будівельних компаній / НАДУ. 2020. URL: https://nadu.com.ua/pidtrimka-naczionalnih-pidryadnih-dorozhno-budivelnih-kompanij/

[126] Як децентралізація вплинула на «Велике будівництво» / Mintrans. 2020. URL: https://mintrans.news/dorogi/yak-detsentralizatsiya-vplinula-na-velike-budivnitstvo

кодексу України відносно експерименту в Одеській, Волинській, Львівській та Чернівецькій областях щодо фінансового забезпечення реконструкції, поточного ремонту автомобільних доріг загального користування державного значення"», що дає змогу половину коштів, зібраних митниками понад встановлений план, зосереджувати у спецфондах обласних бюджетів, звідки вони спрямовуватимуться на реконструкцію та поточний ремонт п’яти доріг.

– запровадження звітування перед громадськістю щодо цільового використання коштів ДДФ, що допоможе зменшити корупцію та підвищити ефективність державних інвестицій в інфраструктуру.

КОНКУРЕНТОСПРОМОЖНІСТЬ ПОСЛУГ ВОДНОГО ТРАНСПОРТУ УКРАЇНИ

4.1. Розвиток конкурентоспроможності морського та річкового транспорту на глобальному ринку послуг

Вітчизняний водний транспорт в умовах глобалізації та інтеграції, жорсткої конкуренції з боку закордонних транспортних компаній зіткнувся із рядом викликів. Тож суб'єкти господарювання, що діють на цьому ринку, мають дбати про забезпечення високого рівня своєї конкурентоспроможності.

Зростання конкурентоспроможності портової галузі визначено одним із завдань державного регулювання функціонування морського транспорту[127], що передбачає:

- підвищення ефективності, якості та швидкості обробки вантажів;
- модернізації і розвитку об'єктів портової інфраструктури загального користування, зокрема автомобільних та залізничних під'їзних шляхів;
- забезпечення ефективного державного регулювання спеціалізованих послуг, що надаються в морському порту суб'єктами природних монополій, та послуг, плата за надання яких включається до складу портових зборів;
- удосконалення системи документообігу, спрощення дозвільних процедур, зменшення часу обробки вантажів;
- створення умов для розвитку добросовісної конкуренції між вітчизняними морськими портами;
- узгодженість дій щодо завантаженості та нарощування перевантажувальних потужностей в морських портах;
- забезпечення технологічного розвитку портової галузі та підготовки спеціалістів портової галузі.

[127] Задачі міністерства в рамках галузі морського та річкового транспорту / Міністерство розвитку громад, територій та інфраструктури України (Мінінфраструктури). URL: https://mtu.gov.ua/content/zadachi-ministerstva-v-ramkah-galuzi-morskogo-transportu.html

Основні переваги доставки товарів морським транспортом[128]:

• нижча собівартість порівняно з іншими видами транспорту. При перевезенні великотоннажними суднами спрацьовує «ефект масштабу»: чим більша вантажопідйомність судна, тим дешевша доставка одиниці товару;

• висока вантажопідйомність. Жоден вид наземного або повітряного транспорту не може перевезти за один раз вантажів стільки, скільки морське судно;

• для морського транспорту обмеження щодо габаритів вантажів та пропускної здатності практично відсутні. Навіть якщо великотоннажне судно не може підійти до берега через параметри портів (наприклад, глибину), сучасні технології дають можливість перевантажувати товари у відкритому морі або на рейді;

• уніфіковані стандарти. Сучасні судна будуються за єдиними нормативами, що істотно прискорює процеси завантаження і розвантаження;

• використання контейнерів для морських перевезень захищає вантаж не тільки від злочинних посягань та випадкових пошкоджень, а й від несприятливих впливів природи;

• єдине правове поле. Морські транспортні перевезення регулюються єдиними міжнародними документами – Брюссельською і Афінською конвенціями;

• екологічність. Морський вид транспорту є одним із найбільш екологічних видів транспорту: вуглеводневі викиди морського транспорту становили усього 3% від загального обсягу викидів.

Найбільш поширеною і відомою методологією оцінки конкурентоспроможності країн світу є методологія Всесвітнього економічного форуму (*World Economic Forum)*. У 2018 р. експерти *World Economic Forum (WEF)* представили новий порядок вибору ключових факторів, нову шкалу вимірювання конкурентоспроможності (від 0 до 100), а також висновки щодо актуальних питань макроекономіки.

[128] Конкурентоспроможність морської транспортної інфраструктури України в умовах євроінтеграції. URL*:* http://www.dnu.dp.ua/docs/ndc/konkyrs_stud/ES/3_3.pdf

У результаті комплексного аналізу експерти *WEF* сформували новий інструмент оцінки продуктивності світових економік під назвою Індекс глобальної конкурентоспроможності *4.0 - 2018 (Global Competitiveness Index 4.0 2018 або GCI 4.0 2018)*, який відображає здатність світових економік становити конкуренцію іншим країнам в умовах четвертої промислової революції.

При розрахунку Індексу глобальної конкурентоспроможності інфраструктура оцінюється за такими показниками, як: індекс сполучення доріг; якість доріг; щільність залізниць; ефективність залізничних послуг; доступність аеропортів; ефективність обслуговування повітряним транспортом; *ефективність послуг морського порту;* швидкість електрифікації; втрати на передачу та розподіл електроенергії; вплив небезпечної питної води; надійність водопостачання.

З метою оцінки ступеня інтеграції країни до мережі лінійного судноплавства ЮНКТАД розробив *індекс обслуговування лінійним судноплавством*, який складається з таких п’яти компонентів, як: а) кількість суден; б) провізна здатність суден; в) максимальний розмір суден; г) кількість судноплавних ліній; д) кількість компаній.

Збільшити індекс обслуговування лінійним судноплавством допоможуть[129]:

– зростання вантажної бази портів за рахунок розширення внутрішніх регіонів, які обслуговує порт;

– забезпечення конкурентних ринків;

– забезпечення необхідних глибин в акваторіях портів та берегових контейнерних перевантажувачів.

[129] Кудрицька Н.В. Оцінка конкурентоспроможності морських портів. *Економіка підприємства: сучасні проблеми теорії і практики*: матер. VIII міжнар. наук.-практ. конф. (13–14 вересня 2019 р., Одеса). С. 30–31. URL: http://dspace.oneu.edu.ua/jspui/handle/123456789/10387

У табл. 4.1 та на рис. 4.1 наведено динаміку індексу обслуговування лінійним судноплавством України за період 2010–2019 рр.

Таблиця 4.1

Індекс обслуговування лінійним судноплавством України (ЮНКТАД)

Роки	Пункт індексу	Місце в рейтингу
2010	21,06	52
2011	21,35	54
2012	24,47	49
2013	26,72	48
2014	27,72	47
2015	30,06	49
2016	28,30	48
2017	30,06	47
2018	30,15	43
2019	30,10	57

Джерело: Конкурентоспроможність морської транспортної інфраструктури України в умовах євроінтеграції. URL*:* http://www.dnu.dp.ua/docs/ndc/konkyrs_stud/ES/3_3.pdf*;* The Global Competitiveness Report 2018. 2019.URL: http://www3.weforum.org/docs/GCR2018/05FullReport/TheGlobalCompetitivenessReport2018.pdf; http://www3.weforum.org/docs/WEF_TheGlobalCompetitivenessReport2019.pdf

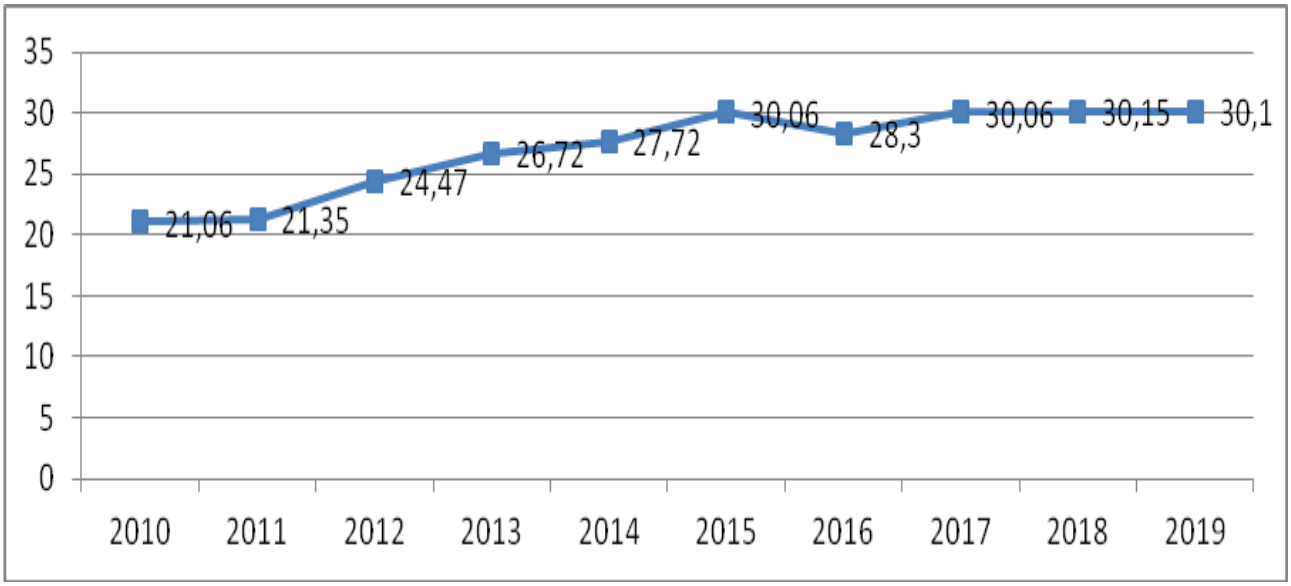

Рис. 4.1. Динаміка індексу обслуговування лінійним судноплавством України за методикою ЮНКТАД

Джерело: побудовано Кудрицькою Н.В.

У табл. 4.2 та на рис. 4.2 показано динаміку показника ефективності послуг морського порту України за період 2010–2019 рр.

Таблиця 4.2

Ефективність послуг морського порту

Роки	Оцінка	Місце у рейтингу
2010	3,6	94
2011	3,7	96
2012	4,0	75
2013	3,7	94
2014	3,27	107
2015	3,2	108
2016	3,4	96
2017	3,5	93
2018	3,8	77
2019	3,9	78

Джерело: Конкурентоспроможність морської транспортної інфраструктури України в умовах євроінтеграції.- URL: http://www.dnu.dp.ua/docs/ndc/konkyrs_stud/ES/3_3.pdf; The Global Competitiveness Report 2018, 2019-URL: http://www3.weforum.org/docs/GCR2018/05FullReport/TheGlobalCompetitivenessReport2018.pdf; http://www3.weforum.org/docs/WEF_TheGlobalCompetitivenessReport2019.pdf

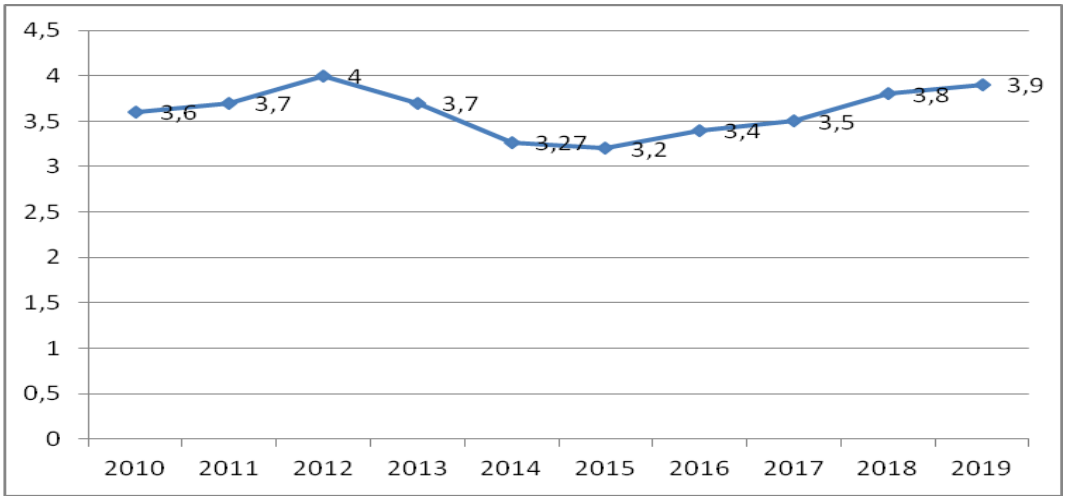

Рис. 4.2. Динаміка показника «Ефективність послуг морського порту» України за методикою ЮНКТАД

Джерело: побудовано Кудрицькою Н.В.

У звіті Глобальної конкурентоспроможності за 2019 рік[130] індекс обслуговування лінійним судноплавством України був оцінений 57-ою позицією серед 140 країн світу, за ефективністю послуг морських портів Україна отримала оцінку 3,8 бала, зайнявши 78-ме місце. Морські порти України четвертий рік поспіль покращують свої позиції в рейтингу глобальної конкурентоспроможності (*Global Competitiveness Report 2019*).

Проведений ЮНКТАД аналіз вказує на продовження зростання світових морських перевезень, який залежатиме від подальшого поліпшення стану світової економіки.

З урахуванням прогнозованого зростання світового валового внутрішнього продукту ЮНКТАД передбачає, що у 2018–2023 рр. сукупні середньорічні темпи зростання світових морських перевезень, за прогнозами, становитимуть 3,8% [131].

Очікується збільшення обсягу перевезень у всіх секторах при найбільш швидких темпах зростання перевезень контейнерних і сухих масових вантажів. У перевезеннях наливних вантажів також очікується зростання, хоча і трохи повільніше, ніж в інших сегментах ринку, що відповідає попередній тенденції.

Проте у 2018 р. темпи зростання морських перевезень вантажів були повільнішими, ніж у 2017 р.. Загальний обсяг перевезень збільшився на 2,7% у 2018 р. і досяг 11 млрд т[132]. Уповільнення було широкомасштабним і торкнулося майже всіх сегментів морських перевезень. Це підірвало глобальну портову діяльність з обробки вантажів. У 2018 р. зростання обсягів пропускної спроможності контейнерних перевезень сповільнилося до 4,7%, порівняно з 6,7% у 2017 р.

---

[130] The Global Competitiveness Report 2019. URL: http://www3.weforum.org/docs/WEF_TheGlobalCompetitivenessReport2019.pdf

[131] Кудрицька Н.В. Морська інфраструктура України у рейтингу країн світу: сучасний стан та перспективи. *Економічний вісник ДВНЗ «Переяслав-Хмельницький державний педагогічний університет імені Григорія Сковороди»*. 2020. Вип. 45 . С.151–157. URL: https://economic-bulletin.com/index.php/journal/issue/view/32

[132] Review maritime transport 2019. URL: https://unctad.org/system/files/official-document/rmt2019_en.pdf

Одним із важливих напрямів підвищення конкурентоспроможності морських портів є рівень їх контейнеризації. Наразі на світовому ринку контейнерних перевезень морським транспортом найбільші обсяги припадають на частку трьох альянсів[133]:

– *Альянс 2М.* Це найбільший альянс, який утворився в 2016 р. лідерами ринку – датською *Maersk Line* та швейцарською *MSC*. На частку цих компаній припадає 29,5% світового контейнерного флоту, сумарна контейнеромісткість їх флоту перевищує 6 млн *TEU. Альянс2М* здійснює морські контейнерні перевезення на шести лініях у напрямку Азія – Північна Європа, чотири сервіси – на трейді, що пов'язує Азію і Середземне море. Ще по п'ять сервісів припадає на трейди, які пов'язують Азію із Західним і Східним узбережжями Америки. Компанія здійснює морські контейнерні перевезення через 75 портів світу;

– *Ocean Alliance*. Консорціум об'єднує судноплавні компанії *China Cosco Shipping, Evergreen Line, CMA CGM і OOCL*. *Ocean Alliance* – а це 26% світового контейнерного флоту. Контейнеромісткість суден альянсу становить 5,5 млн TEU. Альянс домінує на транстихоокенському трейді – морські контейнерні перевезення на цьому напрямку становлять 41,43% від всього контейнерообігу. У напрямку Азія – Європа консорціум перевозить практично кожен третій контейнер: частка *Ocean Alliance* становить 34,86%;

– *THE Alliance*. Морські контейнерні перевезення *THE Alliance* – це 16% усього світового контейнерообігу. На частку *THE Alliance* припадає 28,68% контейнерних перевезень вантажів на трейді Азія – Америка і 23,41% – на трейді Азія – Європа.

Хоча перспективи розвитку морських перевезень у майбутньому представляються позитивними, щодо оцінок доцільно виявляти обережність з урахуванням невизначеності стосовно стійкості економічного зростання. Така невизначеність значною мірою обумовлена поєднанням геополітичних і

[133] Морские контейнерные перевозки: кто владеет рынком. URL: https://www.cargo-ukraine.com/morskie-kontejnernye-perevozki-kto-vladeet-rynkom/

економічних ризиків, що пов'язано з торговельною політикою та структурними зрушеннями, такими як перебалансування економіки Китаю, уповільнення зростання глобальних виробничо-збутових ланцюгів та змін у світовому енергетичному балансі.

Проте позитиву додає поява нових тенденцій, зокрема поширення цифрових технологій, які можуть змінити світове судноплавство і потоки та схеми морських перевезень[134].

Щоправда, низка негативних факторів – протекціонізм, що викликав напруження у торговельних відносинах; Brexit; економічні трансформації у Китаї; геополітичні негаразди; перебої з боку пропозиції у нафтовому секторі, пандемія коронавірусу – призвели до уповільнення темпів зростання морської торгівлі.

Ефективне використання можливостей морегосподарського комплексу є суттєвим важелем для стабілізації та розвитку економіки України. Зростаюча конкуренція на міжнародних ринках, сучасні інтеграційні процеси, а також економічні реалії визначають необхідність чіткого розуміння завдань щодо розвитку, реформування та підвищення ефективності роботи системи морського транспорту та морських портів[135].

До початку вторгнення РФ портова система України налічувала 18 морських портів, 13 з яких знаходяться на континентальній території України, а п'ять портів – на тимчасово окупованій території АР Крим. Загальна потужність континентальних портів та терміналів становить 313,3 млн т. Завантаженість потужностей українських портів у 2018 р. була 43% (перевалка 135,2 млн т), а у 2019 р. – 51% (перевалка 160 млн т)[136].

Галузь морського транспорту має найпотужніший потенціал:

– 38 державних підприємств з оборотом близько 10 млрд грн на рік;

[134] Обзор морского транспорта 2018 год. URL: https://unctad.org/en/PublicationsLibrary/rmt2018_ru.pdf

[135] Стратегічний план розвитку морського транспорту на період до 2020 року. URL: https://mtu.gov.ua/projects/39.

[136] Інформація про водний транспорт України / Мінінфраструктури. URL: https://mtu.gov.ua/content/informaciya-pro-vodniy-transport-ukraini.html

– 5000 галузевих суб'єктів господарювання;

– 100 000 моряків – громадян України;

– одне робоче місце в галузі стимулює створення чотирьох-п'яти робочих місць у суміжних галузях.

За даними Держстату України[137] обсяг перевезень вантажів морським транспортом України у у 2018 р. становив 1,9 млн т, у 2019 р. – 2,1 млн т. Проте у 2020 р. обсяги перевезень значно знизилися – насамперед унаслідок пандемії коронавірусу. За дев'ять місяців 2020 р. морський транспорт України перевіз 1,34 млн т вантажів проти 1,59 млн т за відповідний період 2019 р. – тобто на 15,7% менше.

Рейтинг країн світу за кількістю суден морського торговельного флоту подано у табл. 4.3. Україна із 134 суднами морського флоту займає 43-тю позицію серед 156 країн світу.

Таблиця 4.3

Рейтинг країн за кількістю суден морського торгівельного флоту

Позиція	Країна	Кількість суден
1	Панама	6413
2	КНР	4052
3	Ліберія	2771
4	Мальта	1650
5	Гонконг	1644
6	Сінгапур	1599
7	Маршаллові Острови	1593
8	Індонезія	1340
9	Антигуа і Барбуда	1257
10	Багамські Острови	1160
11	Росія	1143
12	Південна Корея	1116
13	Греція	860
14	Кіпр	838
15	Нідерланди	744
16	Японія	684
17	Італія	681

[137] Перевезення вантажів морським транспортом за видами вантажів / Держстат України. URL: http://www.ukrstat.gov.ua/operativ/operativ2019/tr/pv_mor/pv_mor_u/pv_mor9m19_u.htm

18	Данія	666
19	Туреччина	629
20	Норвегія	585

Джерело: Список країн за кількістю суден морського торговельного флоту. URL: https://webcache.googleusercontent.com/search?q=cache:wHeT1qLsfVAJ

В Україні, як і в усьому світі, попит на перевезення внутрішнім водним транспортом нині зростає. Вантажовласники, насамперед металовиробники і зернотрейдери, в умовах економічної нестабільності, зростання цін на пальне, збільшення випадків перебоїв у роботі залізничного та автомобільного транспорту, через конфлікт на сході країни намагаються скоротити транспортні витрати та покращити логістику перевезень.

Отже, передусім постає завдання значну частину вантажопотоку перевести на річковий транспорт, порівняно з вантажоперевезеннями іншими видами транспорту він має низку переваг, насамперед − економічність. Звертаємо увагу, що, маючи 5 л умовного палива, 1 тонну умовного вантажу можна перевезти річковим транспортом – на 500 км, залізницею − на 333 км, автомобільним транспортом − усього на 100 км[138]. Загальна протяжність судноплавних річок і каналів світу становить 550 тис. км, з яких майже половина припадає на Росію та Китай (понад 100 тис. км у кожній), США (понад 40 тис. км) і Бразилію (30 тис. км). За загальним вантажообігом внутрішніх водних шляхів перше місце займають США, друге – Китай, третє – Росія, далі йдуть Німеччина, Канада і Нідерланди. В окремих державах річковий транспорт обслуговує переважно внутрішні потреби, але іноді здійснює й міжнародні перевезення (наприклад, Рейном і Дунаєм в Європі, річкою Св. Лаврентія і системою Великих озер у Північній Америці). Всього у світі налічується 214, якими здійснюються міжнародні перевезення, серед них Дунай, Рейн, Амазонка, Замбезі, Ніл, Конго та ін.

Понад 50 країн світу мають судноплавні водні шляхи, їх протяжність становить понад 1000 км. У багатьох країнах, що розвиваються, використання

[138] Інформація про водний транспорт України / Мінінфраструктури. URL: https://mtu.gov.ua/content/informaciya-pro-vodniy-transport-ukraini.html

водних комунікацій компенсує низький рівень розвитку наземних шляхів сполучення. У США і Китаї річковий транспорт традиційно відіграє важливу роль у транспортному балансі, насамперед обслуговуючи сегмент перевезень масових сільськогосподарських, сировинних і будівельних вантажів. У розвинених європейських країнах внутрішній водний транспорт становить дедалі більшу альтернативу перевезенням автомобільними дорогами, які зазвичай перевантажені, й активно включається в систему інтермодальних перевезень. Близько 50% контейнерів, що доставляються морськими лініями в найбільші європейські порти Роттердам і Антверпен, вирушають в гінтерланд[139] внутрішніми водними шляхами[140].

За 2019 р. у Китаї річками перевезено 3,913 млрд тонн вантажів. Вантажообіг становив 1630 млрд тонно-кілометрів, середній пробіг – 416 км. Каботажні морські та змішані «ріка-море» перевезення Китаю додають ще 2,727 млрд т, з вантажообігом 3 360 млрд тонно-кілометрів.[141] Усі інвестиції в розвиток водного транспорту у Китаї за рік становили 61,4 млрд юанів, або приблизно 9,3 млрд дол.. США.

Сьогодні у світі тільки шістьма ріками (каналами) – Янцзи, Чжуцзя́н (Перлинною рікою) і Великим китайським каналом (знаходяться на території Китаю), Рейном, Міссісіпі та Меконгом перевозять понад 100 млн т вантажів на рік.

Річкові порти за своїми функціями й оснащенням багато в чому подібні до морських, однак їх потужності та обсяги переробки зазвичай істотно менші – відповідно до розмірів суден і характеру вантажопотоків на внутрішніх водних шляхах. Рейтинг країн світу за довжиною водних шляхів наведено у табл. 4.4.

Україна у цьому списку займає 42-гу позицію. Довжина водних шляхів України становить 2175 км. Загальна довжина судноплавних річок України, що використовуються як водні шляхи, становить 1,9 тис. км, з яких

[139] Транспортна мережа, зорієнтована на обслуговування певного порту.
[140] Внутренний водный транспорт. URL: https://studme.org/1744030223469/logistika/vnutrenniy_vodnyy_transport
[141] Морское инженерное бюро. -URL:http://www.meb.com.ua/news/news.html

найважливішою воднотранспортною магістраллю є Дніпро. Басейн Дніпра займає близько 65% річкового простору України.

Останніми роками обсяг вантажопотоку на внутрішніх водних шляхах (далі – ВВШ) знижувався, і тільки в 2018 р. показав позитивний результат, за 2019 р. зріс на 19,1% порівняно з 2018 р. (11,79 млн т вантажів), проте за тенденції падіння суднопроходів (-27,16 %).

Таблиця 4.4

Рейтинг країн світу за довжиною водних шляхів

Місце у рейтингу	**Країна**	**Довжина водних шляхів,** *км*
—	Увесь світ	671,886
1	Китай	126,300
2	Росія	102,000
—	Євросоюз	52,332
3	Бразилія	50,000
4	США	41,009
5	Індонезія	21,579
6	Колумбія	18,000
7	В’єтнам	17,702
8	Конго	15,000
9	Індія	14,500
10	Бірма	12,800
11	Аргентина	11,000
12	Папуа-Нова Гвінея	11,000
13	Болівія	10,000
14	Перу	8,808
15	Нігерія	8,600
16	Франція	8,501
17	Бангладеш	8,370
18	Фінляндія	7,842
19	Німеччина	7,467
20	Венесуела	7,200

Джерело: Список стран по длине водных путей. URL: https://ru.wikipedia.org/wiki/Список_стран_по_длине_водных_путей

За даними експертних аналітичних досліджень у сфері вантажних перевезень (ЦТС-УРФ, COWI), потенційна вантажна база 12 областей, з території яких вантажі потенційно можуть перевозитися річкою Дніпро, за умови загального зростання економіки країни, становить близько 60 млн т зі зростанням до 80 млн т до 2030 року (за умови переорієнтації перевезень з автодоріг на внутрішній водний транспорт (далі – ВВТ), активізації міжнародної торгівлі та залучення на ВВТ нових вантажів шляхом лібералізації перевезень, що має бути закладено в Законі України «Про внутрішній водний транспорт»). При цьому, враховуючи, що економіка України тяжіє до експорту, за умови модернізації шлюзів перевезення Дніпром вантажів ВВТ потенційно може досягти 45 млн т на рік (30 млн т – експорт, 15 млн т – імпорт).

Зазначена вище мета та потенційні потреби ринку вимагають ефективних та технологічно вдосконалених ВВШ (у т.ч. модернізації шлюзів) та навігаційних засобів на річках, ефективної сучасної річкової інформаційної служби, утворення багатофункціональних портових хабів, а також наявності сучасного, енергоефективного та екологічного «зеленого» вантажного флоту.

Необхідно зазначити, що річковий транспорт має низку переваг перед автомобільним та залізничним, що створює передумови зміни логістичних маршрутів на користь перевезень ВВТ:

1) вантажопідйомність: дві баржі та буксир замінюють 250 вантажівок, або 100 залізничних вагонів та два локомотиви; є можливість перевезень великогабаритних вантажів;

2) економія на ремонті доріг: 1 млн т вантажів, перевезених річкою (переспрямованих з наземного транспорту), зменшує витрати на ремонт доріг протягом чотирьох років на суму до 1 млрд грн;

3) екологічність: сучасний річковий транспорт є найбільш екологічним порівняно з залізничним та автомобільним, що значно підвищує його конкурентоспроможність з огляду на останні тенденції екологізації ЄС та впровадження відповідних стандартів.

З точки зору суспільних переваг розвиток в Україні річкового транспорту та включення його в систему мультимодальних перевезень допоможе не тільки знизити енергетичні витрати та скоротити шкідливі викиди в атмосферу, а й перевозити суднами типу «ріка-море» товари між великими промисловими центрами країни та чорноморськими портами без додаткового перевантаження. Крім того, це дасть змогу знизити навантаження на автомобільні дороги та «оздоровити» залізниці, звільнивши їх від частини нерентабельних перевезень, і, таким чином, сприяти реформам, що відбуваються на залізничному та автомобільному транспорті.

4.2. Міжнародні та європейські вимоги щодо якості портових послуг та шляхи до підвищення їх конкурентоспроможності

З огляду на рівень розвиненості транспортної мережі, часову доступність тощо, до інфраструктури TEN-T висуваються досить високі техніко-технологічні вимоги, що перетворює її на ефективну та злагоджену систему, увійти до якої для України буде досить проблематично, тільки з боку ЄС висуваються пропозиції щодо поступової інтеграції.

Основними суб’єктами, що відповідають за створення та підтримку TEN-T, є країни – члени ЄС. І, тим не менш, з часом ключові ролі починають відігравати інші учасники-партнери з приватного сектора. Залучення цих партнерів дедалі більше актуалізується для реалізації мультимодальних інфраструктурних проєктів та пов’язаних з цими проєктами інвестицій, адже плани TEN-T реалізуються саме завдяки інфраструктурним проєктам[142].

Характер проєктів та принципи, за якими вони реалізуються, регулює Регламент (ЄС) № 1315/2013 Європейського Парламенту і Ради від 11 грудня 2013 р. «Про керівні принципи Союзу для розвитку транс’європейської транспортної мережі». Пріоритет надається тим проєктам, де увагу зроблено акцент на взаємодії з іншими видами політики та галузями (наприклад, із

[142] Інфраструктурний проєкт – це будь який проєкт, який реалізується відповідно до вимог та положень Регламенту (ЄС) № 1315/2013.

розвитком туризму, велосипедної інфраструктури), а також проєктам, які сприяють розвитку TEN-T шляхом створення нової транспортної інфраструктури та модернізації вже існуючої. Пріоритетний проєкт повинен:

1) сприяти досягненню не менше двох цілей із чотирьох: а) когезії, б) ефективності, в) стійкості; г) збільшенню вигод для користувачів TEN-T;

2) відповідати вимогам щодо інфраструктури комплексної та базової мережі, які прописані в Регламенті;

3) бути економічно життєздатним на основі соціально-економічного аналізу витрат та вигод;

4) демонструвати європейську додану вартість[143]. Зазвичай високу європейську додану вартість мають транскордонні проєкти, але водночас порівняно із суто національними проєктами їх прямий економічний ефект низький;

5) враховувати зміну клімату та екологічні вигоди та витрати на охорону довкілля.

Ті проєкти, що становлять загальний інтерес, мають право на фінансування в рамках інструментів, які доступні TEN-T.

Вимоги до TEN-T затверджені у Регламенті № 1315/2013 (ЄС). Насамперед їх мають дотримуватися країни – члени ЄС, проте, на нашу думку, Україні у довгостроковому процесі модернізації транспортної інфраструктури слід орієнтуватися на ці стандарти задля інтеграції в інфраструктуру TEN-T (табл. 4.5).

Слід зазначити, що в Регламенті 1315/2013 ЄС також окреслено вимоги до компонентів базової мережі, проте МП у цей перелік не входять. Таким чином, вимоги до МП комплексної мережі є вимогами і до МП базової мережі. Роблячи висновки на основі інформації, поданої в таблиці 4.5, зазначимо, що вимоги до інфраструктури морських портів, які входять в комплексну та базову мережі

[143] *Додана вартість європейського інфраструктурного проєкту* – це вартість проєкту, яка, крім потенційної вартості для держави-члена, зумовлює значне покращення або транспортної інфраструктури, або транспортних потоків між державами-членами, що зумовлює зростання ефективності, стійкості, конкурентоспроможності та згуртування для користувачів TEN-T.

TEN-T, враховано в Угоді про асоціацію Україна-ЄС, проте наразі Україною вимоги стосовно імплементації законодавства ЄС, а саме положення Директив ЄС № 2000/59 та № 2010/65, не виконані. При цьому характеристики, схожі з базовими інфраструктурними характеристиками МП, такі як інтеграція з наземними транспортними мережами, стан підхідних каналів до причалів МП тощо, МПУ мали і до того. Тож повне виконання Україною вимог положень Угоди про асоціацію Україна-ЄС автоматично означатиме виконання МП вимог стосовно комплексної та базової мережі TEN-T, що відкриває можливість безперешкодної інтеграції МПУ у TEN-T.

Таблиця 4.5

Вимоги до інфраструктури морських портів комплексної мережі

Вимоги з боку ЄС	**Чи відповідають їм МПУ**	**Пояснення**
1	2	3
1a. МП мають бути пов'язані з залізницями і автодорогами, а також, де це можливо, – з внутрішніми водними шляхами TEN-T, крім випадків, коли фізичні обмеження не дозволяють таке з'єднання	Так	Всі МПУ пов'язані з наземною інфраструктурою: залізницями і автодорогами, більшість МПУ локалізовано в гирлі великих суднохідних річок або на них
1b. Будь-який МП повинен бути обладнаний одним вантажним терміналом, відкритим для всіх операторів на недискримінаційний основі з прозорою процедурою стягнення портових зборів	так	Всі МПУ обладнані принаймні одним вантажним терміналом, відкритим для всіх операторів на недискримінаційній основі. Стягнення портових зборів є предметом окремого обговорення. Сьогодні процедура стягнення портових зборів не сприяє посиленню внутрішньої конкуренції між МПУ
1c. Морські канали, портові фарватери і лимани, що з'єднують два моря або забезпечують доступ від морської акваторії безпосередньо до МП (підхідні канали), повинні відповідати принаймні VI класу водного шляху;	так	Класифікація внутрішніх водних шляхів регулюється Регламентом ЄС № 92/2, за цією класифікацією усі підхідні канали до МПУ відповідають стандартам VI класу водного шляху
2. МП держави-члена повинні мати обладнання, необхідне для надання екологічних послуг суднам у портах, зокрема забезпечити наявність приймальних споруд для суднових відходів і залишків вантажу відповідно до Директиви ЄС № 2000/59, яка регулює таку діяльність;	ні	На сьогодні положення Директиви ЄС № 2000/59 містяться в переліку необхідних для імплементації в Угоді Україна-ЄС, проте наразі не імплементовані в законодавство України;
3. МП держави-члена повинні бути оснащені системами VTMIS і SafeSeaNet, а також надавати e-Maritime послуги, в тому числі забезпечити діяльність послуг єдиного морського вікна, як це передбачено в	ні	Положення Директиви ЄС № 2010/65 містяться в переліку необхідних до імплементації в Угоді Україна-ЄС, проте наразі не імплементовані у законодавство України, а жодний МПУ не оснащений

Директиві ЄС № 2010/65, що має на меті спрощення та узгодження адміністративних процедур, які застосовуються до морського транспорту, за допомогою електронної передачі інформаційного стандарту і раціоналізації формальностей звітності.		національними сегментами інтелектуальних транспортних систем VTMIS і SafeSeaNet .

Джерело: узагальнено автором на основі Регламенту ЄС 1315/2013.

Сукупність зазначених у цьому розділі факторів впливу на розвиток МПУ в умовах інтеграції належить до факторів зовнішнього впливу, тобто тих, що висуває Україні ЄС. Викладений вище стислий опис становлення сучасної транспортної політики ЄС, інституційного та нормативно-правового середовища, вимог до інфраструктури компонентів TEN-T логічно продовжити розглядом фінансових інститутів ЄС, які здійснюють фінансування проєктів TEN-T, а також окресленням засад фінансування ініціативи СП. Це дозволяє зробити висновки: з яких фондів ЄС у України є можливості отримувати фінансування на розробку інфраструктурних проєктів у МПУ, що сприятиме їх розвитку та інтеграції у TEN-T.

Крім зазначеного вище на якість портових послуг теж суттєво впливають міжнародні транспортні організації. Завдяки їх діяльності відбуваються гармонізація, уніфікація та спрощення регуляторної діяльності стосовно транспортних послуг, а також експлуатації транспортних засобів та транспортної інфраструктури. Для України, активно залученої у процеси євроінтеграції, залучення та участь у двосторонніх та багатосторонніх процесах є вкрай важливою для підвищення конкурентоспроможності транспортної інфраструктури взагалі та морських портів зокрема.

Міжнародні транспортні організації приділяють особливу увагу питанням безпеки, які розглядають як інструмент сприяння розвитку транскордонних перевезень та світового ринку транспортних послуг. З цих позицій багато уваги на рівні міжнародних транспортних організацій приділяється забезпеченню важливих питань безпеки транспортних засобів, вантажних морських перевезень на маршрутах лінійного судноплавства та технічного оснащення портів.

Зростаюча інтеграція логістичних ланцюгів поставок вантажів вимагає стабільності, а останній загрожує ряд зовнішніх факторів – піратство (в

Ормузькій протоці), політична нестабільність та воєнні конфлікти (у Керченській протоці та Азовському морі), тероризм, стихійні лиха та ін., – що можуть негативно вплинути на морські перевезення. З метою підвищення безпеки інфраструктури, вантажів та людей у міжнародних ланцюгах поставок упроваджено технічні стандарти, такі як ISO-28000[144].

Наразі питаннями безпеки в цьому напрямі опікуються відповідні служби ЄС (задекларовано директивами та регламентамии ЄС); Всесвітня митна організація – World Customs Organization (WCO), одним із пріоритетів якої є безпека ланцюгів постачання товарів; Митно-прикордонна служба США – Customs and Border Protection (CBP), яка є органом Міністерства національної безпеки США, та інші організації[145].

Позитивний ефект від посилення цифровізації та автоматизації у МП має зворотний бік. Цифровізація будь-яких процесів вимагає посилення кібербезпеки. З одного боку, використання різних систем управління і підвищення рівня цифровізації в порту знизить ризик помилок персоналу, а автоматизація підвищить надійність системи та обмежить кількість затримок. З іншого боку, у процесі цифровізації дедалі більшого значення набувають кібербезпека і кіберстійкість, розробки у сфері яких актуалізуються, враховуючи стратегічну значимість МП не лише для регіону або країни, а й для світу загалом[146].

Проте посилення процесів глобального потепління та невтішні наслідки впливу людини на довкілля спонукають провідні екологозахисні організації світу ухвалювати відповідні стримуючі та контролюючі нормативно-правові міжнародні акти. Зі свого боку, транспортна політика ЄС спрямована на скорочення еквіваленту бензину в галонах, зменшення до 2050 року викидів CO^2, зумовленим використанням суднового палива, надання переваги

---

[144] Seaport development. *MoS Way*. URL: https://www.onthemosway.eu/wp-content/uploads/2015/07/Seaports-development-v-2.0.pdf

[145] Vicent Esteban-Chapapría. New trends in maritime transportation and port activity. *International Journal of Transport Development and Integration*. 2017. Vol. 1, No. 4. P. 624–632. URL: https://www.witpress.com/elibrary/tdi-volumes/1/4/1747

[146] Berns S., Dragt J., Van Borgen T. Global Trends to 2030: Impact on Ports Industry. *Deloitte Global*. URL: https://www2.deloitte.com/content/dam/Deloitte/cn/Documents/energy-resources/deloitte-cn-er-global-trends-to-2030-en-170104.pdf

залізничному та морському транспорту, сприяння до 2030 року коротким морським перевезенням[147]. Міжнародні транспортні організації висувають до портів та транспортних засобів вимоги стосовно енергозбереження, поводження з небезпечними вантажами, з відходами та способів їх очистки .

Міжнародна морська організація[148] (***ІМО***) – спеціалізована установа ООН, що відповідає за організацію безпеки судноплавства і запобігання забрудненню моря та атмосфери судами. Сприяє створенню справедливої, ефективної, універсальної прийнятої для інтегрування у національні законодавства нормативно-правової бази для галузі морських перевезень.

Функції ІМО:

– реалізація заходів, спрямованих на попередження піратських нападів на екіпажі та судна;

– на міжнародному рівні розробляє і встановлює стандарти та правила стосовно:

- проєктування, будівництва, обладнання, формування екіпажів, експлуатації та утилізації морських суден;
- морської освіти та професійної підготовки;
- розвитку морської інфраструктури;
- інноваційних технологій і передових практик;
- управління морськими перевезеннями для гарантування безпеки, екологічності та енергоефективності світового судноплавства;

– платформа, на якій відбувається процес взаємообміну інформацією між представниками держав-членів із зацікавленими сторонами з усіх питань стосовно вантажного торгового судноплавства і морських перевезень;

– просування сталого розвитку судноплавної і морської галузі, що є одним із пріоритетних напрямів роботи ІМО на найближчі роки.

---

[147] Цифрові технології в інноваційній трансформації економіки України: колективна монографія / за ред.: чл.-кор. НАН України Єгорова І.Ю., д.е.н. Никифорук О.І., к.е.н. Ліра В.Е.; НАН України, ДУ «Ін-т. екон. та прогнозув. НАН України». Київ, 2020. 308 с. URL: http://ief.org.ua/docs/mg/321.pdf

[148] International Maritime Rescue Federation. URL: http://www.imo.org/

У квітні 2018 р. ухвалено Стратегічний план ІМО на шестирічний період (2018–2023 рр.). Головною місією цього стратегічного документу є скорочення щорічних викидів суднами парникових газів як мінімум на 50% до 2050 р. порівняно з 2008 р. Щодо забруднення повітря, то глобальний ліміт розміром 0,5% на вміст сірки в мазуті набув чинності з 1 січня 2020 р.[149]. Також нормативи ІМО, такі як ISM або ISPS, застосовуються до морських перевезень, а угоди ІМО є обов'язковими для всіх портів світу[150].

Вимоги щодо стандартів екологічної безпеки висуваються і до України, імплементація цих постанов врахована в Угоді про асоціацію Україна-ЄС, від цього залежатимуть подальші кроки та рішення ЄС щодо інтеграції з Україною. Саме тому є необхідність проаналізувати стан імплементації законодавства ЄС у нормативно-правову базу України у сфері морського транспорту та МП.

Європейська конференція міністрів транспорту (ЄКМТ)[151] є форумом для вирішення політичних питань стосовно залізничного транспорту, автомобільних доріг, внутрішніх водних шляхів та інтермодальних перевезень. ЄКМТ налічує 43 повноправні члени, шість асоційованих членів і одну країну-спостерігача. Україна також є членом ЄКМТ, завдяки чому має міжнародний дозвільний документ ЄКМТ – багаторазовий документ, що уможливлює використання автомобільного транспорту для міжнародних перевезень вантажів або проїзду без вантажу територією іноземних держав, які є членами ЄКМТ.

Міжнародний транспортний форум (МТФ)[152] є міжурядовою організацією, в рамках системи Організації економічного співробітництва та розвитку (ОЕСР) на базі ЄКМТ. МТФ об'єднує 63 країни-члени з метою

---

[149] Seven Key Trends Shaping Maritime Transport. *The Maritime Executive*. URL: https://www.maritime-executive.com/article/seven-key-trends-shaping-maritime-transport.

[150] Seaport development. *MoS Way*. URL: https://www.onthemosway.eu/wp-content/uploads/2015/07/Seaports-development-v-2.0.pdf; Аверочкіна Т.В., Плачкова Т.М. Ґенеза міжнародно-правового регулювання забезпечення безпеки мореплавства. *Lex Portus*. 2016. № 2. С. 150–168.

[151] Європейська конференція міністрів транспорту. URL: http://xn--h1ahbi.com.ua/main/69-mezhdunarodnye-organizacii-spisok.html

[152] The International Transport Forum. URL: https://www.itf-oecd.org/; Міжнародний транспортний форум (МТФ) / Мінінфраструкутри України. URL: https://mtu.gov.ua/content/mizhnarodniy-transportniy-forum-mtf.html

просування глобальної політики в галузі транспорту. Форум працює для полегшення обміну інформацією на міжнародному рівні та з метою розширення можливостей для прийняття рішень у країнах-членах. Крім того, МТФ надає науково обґрунтовані ідеї з питань транспортної політики. У своїй роботі спирається на економічні дослідження, збирання статистики, аналізує політику завдяки власному науково-дослідному центру, часто у співпраці з дослідниками з наукової сфери, бізнесу і влади.

Щороку саміт МТФ об'єднує міністрів країн-членів для обговорення питань, пов'язаних з транспортом, з лідерами галузі, громадянського суспільства та наукової спільноти. Україна є членом МТФ відповідно до постанови Кабінету Міністрів України від 19.03.1997 № 344 «Про вступ Уряду України до Європейської Конференції Міністрів транспорту».

Всесвітня митна організація (ВМО)[153] забезпечує загальне керівництво, інструктує та підтримує митні органи з метою гарантування безпеки, спрощення процедур законної торгівлі, захисту суспільства, реалізації торговельного потенціалу.

У рамках місії ВМО ставить перед собою такі *стратегічні завдання*:

1) сприяння безпеці, спрощенню міжнародної торгівлі, включаючи спрощення та гармонізацію митних процедур (Пакет економічної конкурентоспроможності – Economic Competitiveness Package);

2) сприяння встановленню справедливих, ефективних і дієвих митних зборів (Пакет митних зборів – Revenue Package);

3) захист суспільства, громадського здоров'я, безпеки (Пакет із відповідності та безпеки – Compliance and Enforcement Package);

4) зміцнення організаційного потенціалу (Пакет розвитку організації – Organizational Development Package);

5) сприяння обміну інформацією між зацікавленими сторонами;

6) піднесення професійного рівня і продуктивності митниці;

7) проведення аналітичних досліджень

[153] World Customs Organization. URL: http://www.wcoomd.org/

Членами Всесвітньої митної організації є 180 країн, серед них Україна, яка представлена Державної фіскальною службою.

Міжнародна асоціація портів і гаваней (МАПГ)[154] просуває інтереси портів у всьому світі завдяки міцним відносинам членів МАПГ, співпраці та обміну інформацією, що допомагають вирішувати загальні питання, просувати стійку практику, постійно покращувати діяльність портів. МАПГ – єдина міжнародна організація, що представляє інтереси портів світу і як неурядова організація має статус консультанта у спеціалізованих установах ООН та інших міжурядових органах, таких як ЕКОСОР, ІМО, ЮНКТАД, ЮНЕП, МОП, ВМО.

Консультативний статус дає МАПГ можливість представляти на форумах міжнародного рівня думки керівників/директорів портів, заохочувати до співпраці, захищати інтереси світової портової індустрії загалом.

Функції МАПГ:

– зміцнення партнерських звязків між портами-членами шляхом сприяння взаємодії, діалогу, вирішення проблем, розробленні та розповсюдженні найкращих практик;

– використання досвіду своїх членів через діючі технічні комітети і програми, які створюють платформи, орієнтовані на вирішення складних проблем, пов’язаних з портами і морською галуззю, підвищувати ефективність і стійкість портів у всьому світі;

– заохочення членів МАПГ до створення чистої, безпечної, екологічно стійкої галузі на благо світового співтовариства, демонстрація лідерства у цьому питанні;

– активна взаємодія з різними морськими і міжнародними організаціями (ІМО, ЮНКТАД, ВМО, міжнародними організаціями по судноплавству), діяльність яких у глобальному вимірі впливає на членів МАПГ;

– щорічне проведення Всесвітньої конференції морських портів для обміну досвідом та інформацією між членами.

[154] International Association of Ports and Harbours. URL: www.iaphworldports.org

Європейська організація морських портів (ЄОМП)[155] – це організація, що представляє і просуває інтереси адміністрацій морських портів і національних портових асоціацій країн – членів Європейського Союзу.

Роль ЄОМП полягає в тому, щоб впливати на державну політику Європейського Союзу для забезпечення надійного, ефективного та екологічно стійкого управління сектором європейських морських портів, що працюють як ключовий елемент транспортної галузі, де переважають вільні та конкурентні умови ринку.

Основні функції ЄОМП:

– гарантування визнання країнами ЄС економічної важливості європейських портів, необхідності консультуватися щодо будь-яких заходів, які впливають на морську галузь;

– сприяння вільній та справедливій конкуренції у портовому секторі;

– гарантування європейським портам виконання ключової ролі в забезпеченні економічної ефективності морського сектора;

– просування високих стандартів безпеки в європейських портах;

– заохочення адміністрації та власників портів до активної діяльності щодо захисту навколишнього середовища.

На сьогодні майже 90% портів Європи керуються політикою в галузі охорони навколишнього середовища, у 1996 р. їх було всього 50%. Число «зелених» європейських портів зростає: в 2011 р. їх налічувалося 25, а вже у 2015 р. – 80.

В Україні статус «Екопорт» отримали морські порти Одеса, Південний та Чорноморськ.

Організацію Чорноморського економічного співробітництва (ОЧЕС) було започатковано з підписанням Стамбульської декларації, яка визначала загальні рамки діяльності цього міждержавного об’єднання. 5 червня 1998 р. під час Ялтинського саміту глав держав/урядів країн – учасниць ОЧЕС, структура трансформувалася у повноцінну міжурядову регіональну організацію

[155] The European Sea Ports Organisation. URL: https://www.espo.be/

після підписання статуту, який ратифіковано Законом України від 19.03.99 № 526-XIV (526-14).

Цілі ОЧЕС:

– діяти у дусі дружби і добросусідства та зміцнювати взаємоповагу й довіру, діалог і співробітництво між державами-членами;

– сприяти розвитку та диверсифікації двостороннього і багатостороннього співробітництва на основі принципів та норм міжнародного права;

– поліпшувати умови підприємницької діяльності та заохочувати особисту й колективну ініціативу підприємств та компаній, що безпосередньо беруть участь у процесі економічного співробітництва;

– розвивати економічну співпрацю, не порушуючи міжнародні зобов'язання держав-членів, дотримуючись зобов'язань, що випливають з їхнього членства у міжнародних організаціях чи інституціях об'єднувального або іншого характеру, і не перешкоджаючи розвитку їхніх відносин з третіми сторонами;

– враховувати конкретні економічні умови та інтереси держав-членів;

– заохочувати до участі у процесі економічного співробітництва ОЧЕС інші заінтересовані держави, міжнародні економічні та фінансові інституції, а також підприємства і компанії.

Країни – учасниці ОЧЕС: Азербайджан, Албанія, Болгарія, Вірменія, Греція, Грузія, Молдова, Росія, Румунія, Сербія, Туреччина, Україна.

Міжнародна палата судноплавства (МПС)[156] – основна міжнародна торговельна асоціація судноплавної галузі, що представляє судновласників і операторів у всіх секторах і галузях. До складу МПС входять національні асоціації судновласників в Азії, Європі та Америці, судноплавні компанії яких володіють понад 80% світового торгового тоннажу. Заснована в 1921 р., МПС займається усіма питаннями – технічними, юридичними, зайнятості та політики, – що можуть вплинути на міжнародні перевезення. МПС представляє судновласників у різних

[156] International Chamber of Shipping. URL: http://www.ics-shipping.org/

міжурядових регулюючих органах, які впливають на судноплавство, включаючи Міжнародну морську організацію. МПС також розробляє кращі практики та керівництва, в тому числі представляєширокий спектр публікацій і безкоштовні ресурси, що використовуються операторами судів у всьому світі.

Асоціація судновласників Європейського Союзу (АСЄС)[157] – торговельна асоціація, що представляє національні асоціації судновласників ЄС і Норвегії. Адже європейські судновласники контролюють 40% світового торгового флоту, забезпечують 147 млрд євро у ВВП ЄС і забезпечують 2,1 млн європейців зайнятість як на борту, так і на березі.

ECSA просуває інтереси європейського судноплавства, щоб галузь могла найкращим чином обслуговувати європейську та міжнародну торгівлю у вільному та конкурентному діловому середовищі в інтересах вантажовідправників і споживачів.

Азійська асоціація судновласників (ААС)[158] – одна з важливих судноплавних організацій у світі, її утворюють вісім членів асоціацій судновласників країн Азіатсько-Тихоокеанського регіону, а саме Австралії, Китаю, Гонконгу, Індії, Японії, Кореї і Федерації асоціацій судновласників АСЕАН (FASA) (Індонезія, Малайзія, М’янма, Філіппіни, Сінгапур, Таїланд і В’єтнам. Члени ААС, за приблизними оцінками, контролюють 50% світового торговельного флоту.

У АФС сформовано п’ять постійних комітетів: комітет моряків (SC); комітет з огляду економіки судноплавства (SERC); комітет зі страхування і відповідальності суден (SILC); комітет з безпечної навігації і навколишнього середовища (SNEC) і комітет з утилізації суден (SRC).

Міжнародна асоціація незалежних власників танкерів (International Association of Independent Tanker Owners – INTERTANKO***)***[159] налічує 274 дійсних члени із 43 країн і 286 асоційованих членів. Вона об’єднує близько 172 млн т DWT (1968 танкерів), тобто понад 80% танкерного тоннажу. Завданням

[157] European Community Shipowners’ Associations. URL: https://www.ecsa.eu/
[158] Asian Shipowners Forum. URL: http://asianshipowners.org/
[159] INTERTANKO. URL: https://www.intertanko.com/

INTERTANKO є сприяти інтересам своїх членів у питаннях загальної політики в міжнародному значенні, участь у роботі та співробітництво з усіма організаціями з питань що становлять інтерес для членів організації. INTERTANKO активно займається дослідженнями ринку і публікує незалежні оцінки основних тенденцій з питань і пропозицій танкерного тоннажу. Також Асоціація приділяє велику увагу питанням безпеки мореплавання, техніки безпеки і попередження забруднення навколишнього середовища. Результатом такої роботи стало прийняття IMO резолюцій про застосування системи інертних газів, про подвійні корпуси танкерів.

Загалом за напрямами діяльності та функціями міжнародні та європейські транспортні організації можна поділити на такі, що:

1) всеохоплююче впливають на міжнародні морські перевезення, включаючи велику кількість членів, зосереджують діяльність на гармонізації загальних стандартів для перевезень та об’єднанні інформаційного політичного простору галузей транспорту, (серед таких IMO, ЄКМТ; МТФ тощо);

2) організації що об’єднують порти та гавані певних регіонів з метою просування їх інтересів;

3) організації, які утворено з метою представлення прав судновласників.

Загалом значна кількість міжнародних організацій, чиї інтереси яких спрямовані на різні сфери регулювання діяльності міжнародних та регіональних морських вантажних перевезень та діяльності портів, а також взаємодії з іншими видами транспорту, призводить до певного дублювання їх функцій. Насамперед – у питаннях охорони довкілля та енергозбереження, що на сьогодні є найбільш актуальними. Проте це, на нашу думку, створює позитивні умови для посилення конкуренції та підвищення ефективності роботи морських портів, перевізників та стивідорних компаній[160]. У цих умовах

[160] Стукало А.В. Регулювання світового ринку транспортних послуг. Міжнародні транспортні організації. *Науковий вісник Херсонського державного університету. Сер. : Економічні науки*. 2014. Вип. 8(2). С. 31–35. URL: http://nbuv.gov.ua/UJRN/Nvkhdu_en_2014_8(2)__8

важливо далі розвивати національну регуляторну діяльність з метою розвитку конкурентного середовища.

4.3. Методи оцінки розвитку конкуренції у секторі морського транспорту

Урахування геополітичних інтересів країни та забезпечення конкурентоспроможних умов розвитку морської інфраструктури визначає високу ефективність здійснення національного зовнішньоторговельного потенціалу на світовій арені морських перевезень[161]. Морська інфраструктура має вагомі переваги при реалізації зовнішньоекономічної діяльності, такі як низька собівартість перевезень, велика пропускна здатність та вантажопідйомність, що дозволяє перевозити значні партії вантажу. Тому ефективність управління нею переважно визначає місце держави у світовому співтоваристві в умовах глобалізації економіки. Ефективність діяльності морської інфраструктури, рівень технологічного та технічного устаткування портів, розвиненість системи управління та відповідність міжнародним стандартам обумовлює конкурентоспроможність національного морського транспортного комплексу на світовій арені.

Сучасні методи оцінки конкурентоспроможності підприємства, у т.ч. порту чи судноплавної компанії, доцільно класифікувати за такими ознаками: 1) за напрямом формування інформаційної бази (критеріальні, експертні); 2) за способом відображення кінцевих результатів (графічні, математичні, логістичні); 3) за можливістю розроблення управлінських рішень (одномоментні, стратегічні); 4) за способом оцінки (індикаторні, матричні)[162].

Аналізуючи методи оцінки конкурентоспроможності, можна зауважити, що кожний метод застосовує спеціальний набір факторів та аналізованих змінних; методика проведення досліджень різна: використовуються складання

[161] Конкурентоспроможність морської транспортної інфраструктури україни в умовах євроінтеграції. URL: http://www.dnu.dp.ua/docs/ndc/konkyrs_stud/ES/3_3.pdf

[162] Розробка механізму управління конкурентними перевагами підприємства. URL: https://www.pdaa.edu.ua/sites/default/files/node/4085/bezobmezhen.pdf

матриць, порівняльних таблиць; застосовуються експертні оцінки; для урахування галузевих, технічних та специфічних особливостей в різних методиках дозволяється обирати кількість змінних, що підлягають аналізу; кожний із наведених методів має свої переваги й недоліки.

У роботі Одеського національного економічного університету[163] запропоновано типологію методів оцінки конкурентоспроможності подати на двомірному полі (рис. 4.3.). Усі методи об'єднані за чотирма групами в кожному з утворених квадратів.

До *якісних* методів оцінки конкурентоспроможності можна віднести об'єктивні моделі оцінки конкурентних сил та ціннісні ланцюжки (п'ятифакторна модель, «ромб», ланцюжок цінностей М. Портера), моделі стратегічного аналізу (*PEST*-аналіз, *SWOT*-аналіз, модель Хофера/Шенделя), а також суб'єктивні матричні методи (матриці *BCG, GE / McKinsey, ADL*). Суб'єктивність матричних методів обумовлена тим, що хоча вони і дають наочні результати оцінки, але відображають рівень конкурентоспроможності об'єкта (підприємства) лише в чітко окреслених рамках галузі. Крім того, матричні моделі, як правило, надто спрощені. Разом із тим, усі якісні методи оцінки – моделі структурного аналізу, стратегічного аналізу, а також матричні методи – досить універсальні, їх можна застосовувати для оцінки конкурентоспроможності об'єктів різних галузей. Цим обумовлена їх популярність і широта застосування в теорії та практиці управління.

Одним із якісних методів оцінки конкурентоспроможності є матриця *BCG*[164] (англ. *BCG matrix*, матриця «зростання – частка ринку» Бостонської консалтингової групи) — інструмент для стратегічного аналізу і планування в маркетингу. Створена засновником Бостонської консалтингової групи Брюсом Д. Хендерсеном матриця *BCG* – один із найбільш відомих методів класифікації

[163] Конкурентоспроможність підприємства: оцінка рівня та напрями підвищення: монографія / за заг. ред. О. Г. Янкового. Одеса: Атлант, 2013. 470 с. URL: http://oneu.edu.ua/wp-content/uploads/2018/01/monografiya_ep_2013.pdf

[164] Матриця БКГ. URL: https://uk.wikipedia.org/wiki/ Матриця БКГ #Правила побудови

напрямів діяльності компанії за критерієм потенційної прибутковості (табл. 4.6).

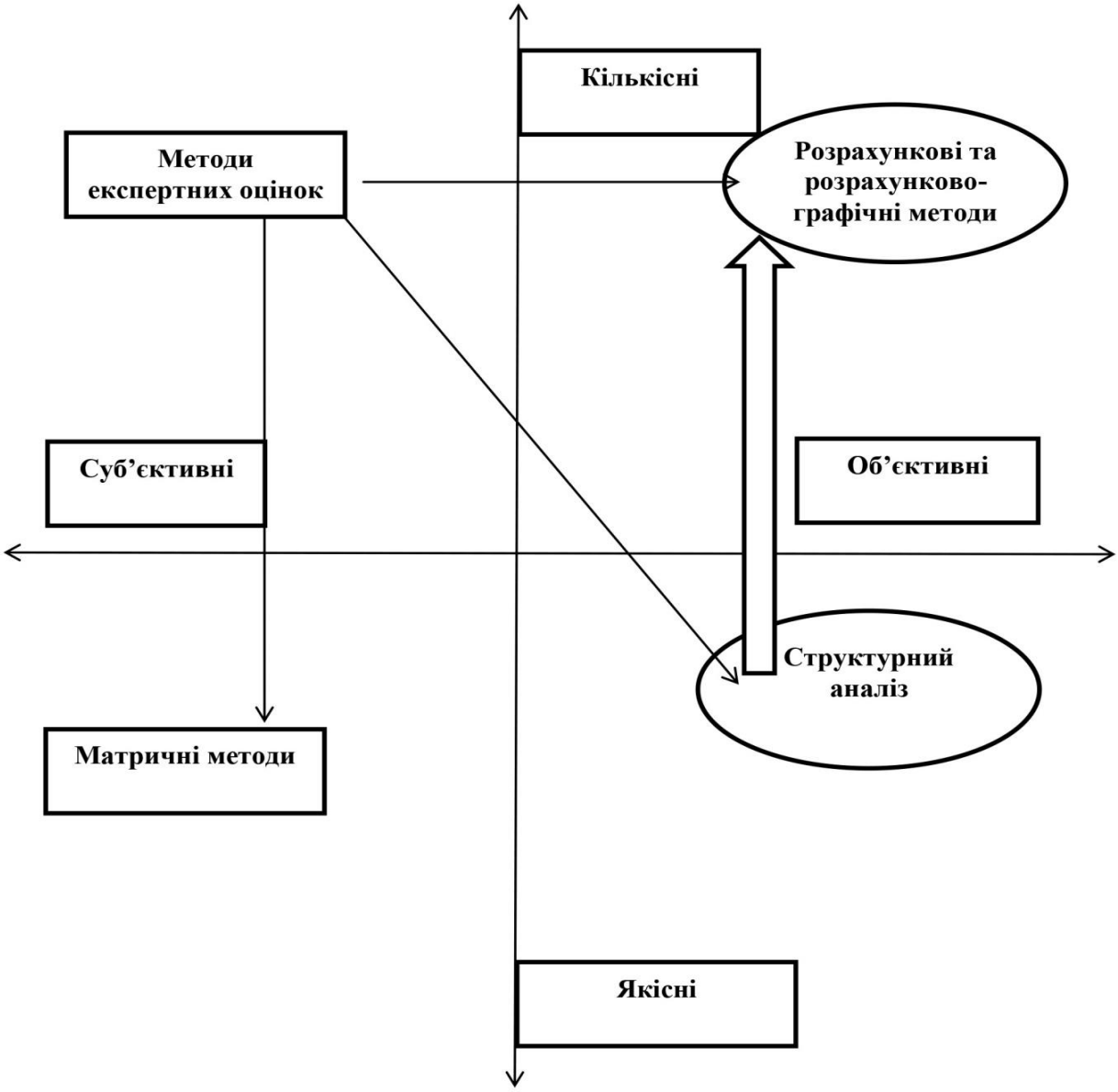

Рис. 4.3. Типологія методів оцінки конкурентоспроможності підприємства

Джерело: Конкурентоспроможність підприємства: оцінка рівня та напрями підвищення: монографія / за заг. ред. О. Г. Янкового. Одеса: Атлант, 2013. 470 с. URL: http://oneu.edu.ua/wp-content/uploads/2018/01/monografiya_ep_2013.pdf

Така класифікація та поділ діяльності компанії на групи допомагає визначити адекватну стратегію та фінансування заради досягнення лідерських позицій чи прибутковості напряму (продукту, послуги).

Таблиця 4.6

Класифікація типів стратегічних господарських підрозділів у матриці BCG

Вид підрозділу	Характеристика підрозділу
«Зірки»	Високе зростання обсягу продажів і висока частка ринку. Частку ринку необхідно зберігати і збільшувати. «Зірки» приносять дуже великий прибуток. Але, незважаючи на привабливість певного товару, його чистий грошовий потік достатньо низький, тому що вимагає значних інвестицій для забезпечення високого темпу зростання
«Дійні корови» («Грошові мішки»)	Висока частка на ринку, але низький темп зростання обсягу продажів. «Дійних корів» необхідно берегти і максимально контролювати. Їх привабливість пояснюється тим, що вони не вимагають додаткових інвестицій і самі при цьому забезпечують хороший грошовий прибуток. Кошти від продажів можна спрямовувати на розвиток «Важких дітей» та на підтримку «Зірок».
«Собаки» («Кульгаві качки», «Мертвий вантаж»)	Темп зростання низький, частина ринку низька, продукт як правило низького рівня рентабельності і вимагає великої уваги з боку керуючого. Від «Собак» треба позбавлятися
«Важкі діти» («Дикі кішки», «Темні конячки», «Знаки питання»)	Низька частка ринку, але високі темпи зростання. «Важких дітей» необхідно вивчати. У перспективі вони можуть стати як зірками, так і собаками. Якщо існує можливість переведення в зірки, то потрібно інвестувати, в іншому випадку – позбуватися

Джерело: побудовано Кудрицькою Н.В. за: Матриця БКГ. URL: https://uk.wikipedia.org/wiki/Матриця БКГ #Правила побудови

Відомим методом оцінки конкурентоспроможності є матриця *ADL*[165] (названа на честь її автора Артура Д. Літла). Матриця *ADL* утворюється поєднанням чотирьох стадій життєвого циклу ринку/галузі (народження, розвиток, зрілість, старість) та однією з п’яти конкурентних позицій: ведучою, сильною, сприятливою, міцною або слабкою.

Зрілість сектора відображає етапи зміни ринку, відповідні стадіям життєвого циклу товару. Тим самим забезпечується можливість аналізу розвитку ринку в часі. Кожному етапу відповідають певні фінансові характеристики, специфічні форми конкуренції, різні форми стратегічної поведінки. При визначенні положення відносно конкурентів використовуються показники ринкової частки, показники конкурентоспроможності та інтенсивність конкурентної боротьби.

[165] Матриця ADL.. URL: https://uk.wikipedia.org/wiki/ матриця ADL

Наступним методом оцінки конкурентоспроможності можна вважати модель Хофера/Шенделя. Основну увагу модель Хофера/Шенделя[166] зосереджує на позиціонуванні існуючих видів бізнесу на матриці розвитку ринку товарів, визначенні ідеального набору з цих видів бізнесу і розробці шляхів його формування. У широкому сенсі є тільки два оптимальних бізнес-набори на рівні корпорації: купівля нового (посилення існуючого) виду бізнесу або продаж (ослаблення існуючого) виду бізнесу.

У своїй моделі Хофер і Шендель пропонують три типи ідеального бізнес-набору на рівні корпорації:

– набір зростання,
– набір прибутку,
– врівноважений набір (зростання і прибутку).

Корпорації можуть прагнути досягнення одного «ідеального» набору з трьох. Цілі, завдання і необхідні ресурси для кожного з них різні і в майбутньому це може зумовити розвиток тільки одного сценарію.

Набір зростання може включати багато видів бізнесу, ринки якого перебувають на ранніх стадіях життєвого циклу. У надії на досягнення успіху та великий прибуток у майбутньому в такі види бізнесу будуть робитися значні інвестиції. Це може призвести до короткочасних проблем з готівкою.

Набір прибутку, як правило, складається з таких видів бізнесу, ринок яких перебуває на високій стадії розвитку. Ці види бізнесу породжують значну масу прибутку, і якщо її не використовувати для реінвестицій, то можуть виникнути проблеми, коли почнеться падіння обсягів реалізації.

В урівноваженому наборі компанії міститься пропорційна кількість видів бізнесу, орієнтованих на «молоді» і «зрілі» ринки.

До *кількісних* методів оцінки конкурентоспроможності можна віднести суб’єктивні методи експертних оцінок, що базуються на інтуїції, баченні, професіоналізмі експерта, а також об’єктивні розрахункові та розрахунково-графічні методи (диференціальні, комплексні тощо).

[166] Стратегический анализ и планирование: модель HOFER / SCHENDEL. URL : https://www.intalev.ua/library/articles/article.php?ID=5214

Щодо загального висновку стосовно існуючих методів оцінки, то вони узагальнюються за такими комплексними порівняльними характеристиками. *Якісні методи* оцінювання здебільшого мають низький ступінь математичної формалізації, їм властива трудомісткість реалізації та дискретність оцінки.

Кількісні методи дають змогу оцінювати реальні шанси суб'єкта господарювання у конкурентній боротьбі за привабливі стратегічні зони господарювання та приймати виважені – з тактичного та стратегічного погляду – управлінські рішення. *Спеціальні методи* оцінки – це методи, що дозволяють оцінити конкурентоспроможність підприємства за окремими аспектами його діяльності – виробничим, інноваційним, маркетинговим, фінансовим тощо.

У свою чергу найбільш ґрунтовними методами оцінки конкурентоспроможності підприємства вітчизняні науковці називають *комплексні методи*, оскільки вони орієнтовані на аналіз усього спектра найважливіших параметрів функціонування підприємства. Перевагою таких методів є отримання достовірної і найбільш точної інформації про конкурентоспроможність підприємства, його переваги та «вузькі» місця за найбільш розширеним переліком порівняльних переваг[167].

Сучасні підприємства водного транспорту представляють собою сукупність структур, які виконують різноманітні та специфічні функції, що відносить їх до особливих об'єктів оцінки. Відповідно, вони потребують системи диференційованих вимірників, кожен з яких має свої межі застосування, свою сферу використання. Тому завдання, що підлягають вирішенню, є полікритеріальними. *Полікритеріальна методика рейтингової оцінки* призначена насамперед для оцінювання складних економічних об'єктів вищого порядку, які характеризуються багатокомпонентністю, різновекторністю та варіативністю характеристик. Така методика оперує системою обґрунтованих критеріїв, за якими здійснюється оцінювання та ідентифікація функціонування підприємства загалом та його складових. При

[167] Новікова К.В. Економічний механізм забезпечення конкурентоздатності підприємств водного транспорту. URL: https://pstu.edu/wp-content/uploads/2018/09.pdf

проведенні рейтингової оцінки діяльності підприємств водного транспорту необхідно передбачити ключові компоненти полікритеріальної методики.

Найбільш комплексними при оцінці конкурентоспроможності підприємств водного транспорту є *індексні методи.* При цьому базою для порівняння можуть виступати такі показники: галузеві, підприємства – лідера ринку чи ретроспективні показники оцінюваного підприємства.

Загалом слід зазначити, що в більшості наукових публікацій, присвячених питанням оцінки конкурентоспроможності транспорту та аналізу рівня розвитку транспортних підприємств, досить поширеною є *методика розрахунку інтегральних показників* з використанням різних підходів щодо стандартизації одиничних параметрів та вибору різних форм багатовимірних середніх.

Референтна (стандартизована) модель діяльності ланцюга постачань (*Supply Chain Operations Reference – SCOR*) не сфокусована на морському порту, проте взяті за стандарт принципи та показники можуть бути обраними для його оцінювання:

1) надійність – здатність надавати сервіс відповідно до вимог зацікавлених сторін;

2) швидкість і відповідність реакції – характеризує орієнтованість на клієнтів і темп виконання замовлень (запитів) від них;

3) динамічність – здатність реагувати на коливання та зміни в зовнішньому оточенні. Сюди відносять гнучкість, адаптивність, маневреність (вправність);

4) вартість (витрати);

5) активи – ефективність управління активами для задоволення попиту на логістичний сервіс, що надається морським портом.

Одним із найбільш відомих методів підвищення рівня конкурентоспроможності підприємства є *метод ланцюга вартості*. Будь-який ланцюг вартості, структурований згідно з моделлю М. Портера за основними та допоміжними видами діяльності, у процесі функціонування зазнає впливу багатьох чинників, урахування яких приводить до змін у структурі цього

ланцюга, зокрема шляхом упровадження аусорсингових/інсорсингових рішень, перерозподілу ключових компетенцій, модифікації стратегічних цілей.

Аналіз ланцюга вартості дозволяє виявити місця та процеси на підприємстві, що можуть впливати на здатність до досягнення конкурентних переваг. Джерелом цієї переваги можуть бути зміни в характеристиках продукції, процесів і способів ведення бізнесу, що зумовлять зниження витрат або надання видам діяльності чи продуктам унікальних характеристик. Процеси класифікуються на такі, що створюють додану вартість, та такі, що її не створюють. Завдання полягає в тому, щоб усунути якомога більше дій, які не створюють доданої вартості, що є можливим за допомогою реінжинірингу дизайну продукту чи процесу.

Для підвищення ефективності діяльності можна використовувати різні управлінські рішення, що призводять до скорочення чисельності працюючих, використання більш дешевих сировини та матеріалів, створення потужностей у інших регіонах з дешевшими ресурсами (сировина, матеріали, робоча сила) тощо. Такі управлінські ріення можуть стати заходами підвищення ефективності, результатом рішень може бути тимчасове зростання ефективності. Проте це відбувається лише певний час, оскільки в основі підвищення ефективності лежить цінова конкуренція, що не може забезпечити стійкі конкурентні переваги[168].

Загалом можна виділити такі три етапи функціонування ланцюга вартості впродовж стабільного циклу: − конструкція ланцюга вартості – модель М.Портера (1-й етап); − деконструкція (аналіз) – виявлення суперечностей, дезорганізуючих елементів, зайвих процесів, що не додають вартості (2-й етап); − реконструкція (синтез) – створення нового ланцюга вартості (3-й етап)[169].

[168] Мостенська Т.Л., Тур О.В. Роль ланцюга створення цінності у забезпеченні конкурентоспроможності підприємств. URL: http://webcache.googleusercontent.com/search?q=cache:EOBLcEopv3AJ:econom-ejournal.cdu.edu.ua/article/download/3023/3183+&cd=1&hl=ru&ct=clnk&gl=ua

[169] Крикавський Є.В., Патора-Висоцька З. Ланцюг вартості Портера (конструкція, деконструкція, реконструкція) та управління за цінностям. URL: http://mmi.fem.sumdu.edu.ua/sites/default/files/mmi2015_2_121_133.pdf

Протягом історичного розвитку економічної науки теоретична розробка проблеми цінності була реалізована у витратній теорії цінності А. Сміта; у теорії факторів виробництва Ж-Б. Сея та у граничній теорії представників маржиналізму. На початку XX ст. видатний економіст М. Туган-Барановський об'єднав ці теорії, розділивши поняття вартості продукту та його цінності. За його твердженням, вартість – це витрати організації, а цінність – задоволеність клієнта[170].

Аналіз *ланцюга створення цінностей*, запропонований М. Портером, дозволяє вибудувати ієрархію процесів, що відбуваються в організації, з погляду їх внеску в кінцевий продукт – цінність товару чи послуги для споживача. Зміни в процесах, що забезпечують максимальний внесок у формування цінності, вимагають особливо пильної уваги і ретельного аналізу можливих наслідків[171]. Основна ідея методу полягає в тому, що оцінка корисності продуктів або послуг покупцями (користувачами) визначається тим, яким чином виконуються дії, необхідні для розробки, виробництва, виведення на ринок, поставки та підтримки певного продукту або послуги. М. Портер розмежовує основну і допоміжну діяльність компанії (рис. 4.4).

Перехід від виробництва продукту до пропозиції комплексного рішення споживачу дає змогу розглянути процес створення цінності по-іншому. Вперше поняття ланцюга цінності[172] використали працівники компанії McKinsey в щоквартальному звіті «Стратегічний вибір та розподіл ресурсів» у статті «Конкурентний аналіз вартості» у 1980 р. Автори статті К. Белес, П. Чаттерджі, Ф. Глюк, Д. Гогель та А. Пюрі побудували ланцюг цінності для створення конкурентної переваги компанії McKinsey у галузі управлінського консалтингу. Така концепція дозволила компанії визначити вартість, яка додається на

[170] Литюга Ю.В. Заріпова А.О. Ланцюг цінності у концепції вартісного менеджменту та особливості управління ним. URL: https://core.ac.uk/download/pdf/32614208.pdf

[171] Зуб А.Т. Управління змінами. Аналіз ланцюжка створення цінності.. URL: https://stud.com.ua/41973/menedzhment/analiz_lantsyuzhka_stvorennya_tsinnosti

[172] Гончарук І.В. Підходи до формування ланцюга цінності товару в сучасній економічній системі. URL: http://www.economy.nayka.com.ua/?op=1&z=2119

кожному етапі та скоротити витрати виробництва, не створюючи інноваційно новий продукт.

Рис. 4.4. Структура ланцюга створення цінності (за М. Портером)

Джерело: Зуб А.Т. Управління змінами. Аналіз ланцюжка створення цінності. URL: https://stud.com.ua/41973/menedzhment/analiz_lantsyuzhka_stvorennya_tsinnosti

Кожен елемент ланцюга містить певні елементи, такі як:

– технологія: ресурси, вдосконалення, патенти, вибір процесу виробництва;

– дизайн продукту: призначення, фізичні характеристики, естетика, якість;

– виробництво: об’єднання ресурсів, сировина, виробничі потужності, локація, заготівля, обробка, збір товару;

– маркетинг: ціни, реклама, менеджери з продажів, упаковка, бренд;

– розподіл: канали, інтеграція, запаси, зберігання на складах, транспортування;

– обслуговування: гарантії, швидкість обслуговування, ціна послуги.

Наприкінці XX ст. А. Томпсон та Дж. Стрікленд[173] запропонували розширене трактування ланцюга цінності. Ланцюг цінності підприємства в окремій галузі є частиною потоку інших видів діяльності, саме тому він

[173] Томпсон А., Стрикленд Дж. Стратегический менеджмент. Искусство разработки и реализации стратегии / пер. с англ., под ред. Л.Г. Зайцева, М.И. Соколовой. Москва: Банки и биржи, ЮНИТИ, 1998. 576 с.

отримав назву «система цінностей». Система цінностей містить ланцюги цінностей постачальників, які забезпечують факторами виробництва (сировиною, комплектуючими та послугами) ланцюг підприємства.

Загальна логіка побудови основного процесу полягає в послідовному зменшенні ентропії щодо зовнішнього та внутрішнього середовища підприємства для прийняття управлінських рішень: збирання, деталізації та перетворення отриманої інформації у форму, необхідну для матеріального перетворення цінності, доведенні інформації для споживачів та перевірки розходження виробленої та фактичної цінності для споживача. Виділення перетворення інформації в самостійний процес є ключовим моментом для розуміння глибокої сутності маркетингової концепції управління. Формалізація цих процесів обумовлює необхідність розподілу за стадіями управлінського циклу (рис. 4.5.)[174].

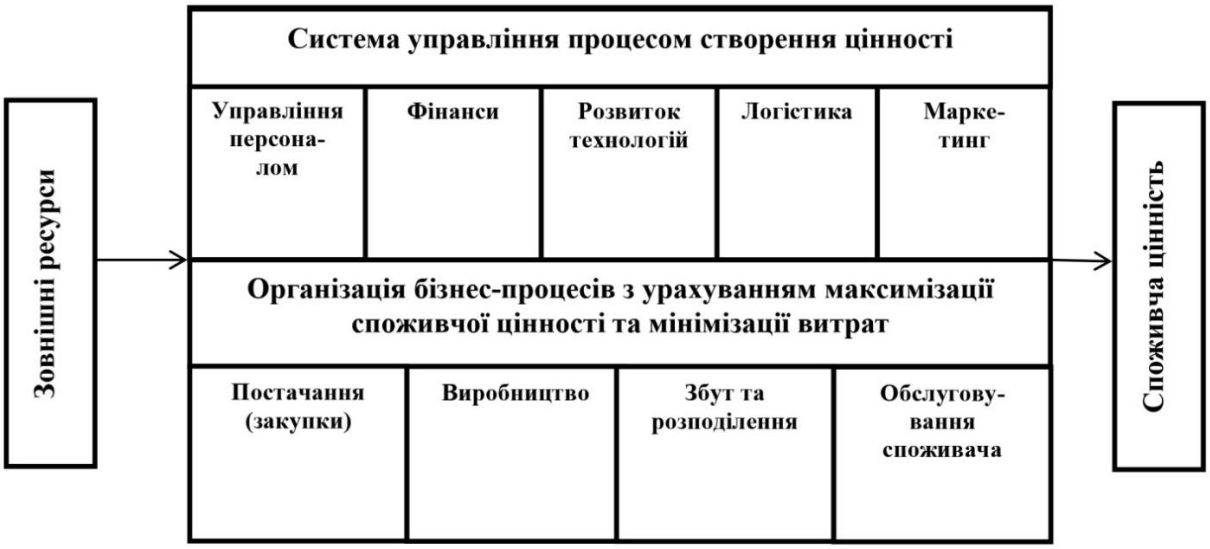

Рис. 4.5. Структура процесу створення цінності для споживача

Джерело: Федотова І.В., Ананко І.М. Проектування логістичних систем. Тема 8. URL: http://dl.khadi.kharkov.ua/course/view.php?id=517

[174] Федотова І.В., Ананко І.М. Проектування логістичних систем. Тема 8. URL: http://dl.khadi.kharkov.ua/course/view.php?id=517

У процесі реалізації базових цілей маркетингових стратегій розвитку ланцюг вартості є основою для аналізу сильних і слабких сторін у конкурентній боротьбі. Він визначає основні види діяльності підприємства, які мають за мету перетворення концептуальних засад стратегії розвитку в формування реальної цінності для споживачів продукції. Детальний аналіз ланцюга вартості у діяльності підприємств, що включає аудит процесів постачання, виробництва, інформування цільової аудиторії, збутової діяльності та сервісного обслуговування, виступає засобом декомпозиції підприємства на стратегічно важливі операції та вивчення їх впливу на затрати й створювану вартість. Для вирішення дослідницьких завдань щодо формування ланцюга вартості підприємства відповідно до маркетингової стратегії зростання, пропонується маркетингові використовувати ціннісно-орієнтований підхід до оптимізації бізнес-процесів[175].

Крім факторів, що впливають на конкурентоспроможність, які можна виміряти кількісно, підприємствам сьогодні необхідно звернути увагу на слабоструктуровані фактори, що визначаються[176]: талановитим управлінням персоналом, дружніми відносинами між працівниками, навчальними програмами для співробітників, високою оцінкою корпоративного іміджу підприємства у середовищі, участь у громадській діяльності, ефективною рекламою, таємницею технологічного процесу, співпрацею з партнерами, стратегічним географічним розташуванням, відкриттям талановитих працівників, сприятливими податковими умовами й корисними правовими нормами.

Ще одна група факторів впливу на ланцюг цінності спричинена актуалізацією проблем середовища і суспільства (концепція сталого розвитку, соціальна відповідальність бізнесу, маркетинг цінності 3.0). Загалом таку тенденцію можна окреслити як *тренд пріоритезації людських цінностей*, серед

[175] Бица В. Стратегічні засади формування ланцюгів вартості машинобудівної продукції. URL: http://webcache.googleusercontent.com/search?q=cache:ig2pQGuxQ-gJ:www.irbis-nbuv.gov.ua/cgi-bin/irbis_nbuv/cgiirbis_64.exe%3FC21CO

[176] Wartość przedsiębiorstwa inwestującego. Praca zbiorowa / pod red. H. Henzel. Katowice: Wydawnictwo Akademii Ekonomicznej w Katowicach, 2007. S. 36–37.

яких: дружнє ставлення до середовища, толерантність до культурних, духовних, історичних цінностей, турбота про якість життя населення, боротьба з бідністю, пропагування здорового способу та стилю життя тощо.

У цьому аспекті актуальним є впровадження маркетингу 3.0. Маркетинг 3.0 – це спосіб найтоншого, витонченого впливу на споживача, при якому враховуються підсвідомість, емоції і душа людини.

Наведемо 10 принципів маркетингу 3.0[177]:

• Ставтеся до своїх споживачів з любов'ю, а до своїх конкурентів – з повагою.

• Будьте чутливими до змін і будьте готовими змінюватися.

• Бережіть своє добре ім'я і чітко демонструйте свою сутність: однозначно проголосіть свої цінності і не відмовляйтеся від них.

• Споживачі різні; в першу чергу зосередьтеся на тих, кому ви здатні принести найбільшу користь.

• Завжди пропонуйте хороший продукт за справедливою ціною: встановлюйте справедливі ціни, що відображають цінність продукту.

• Завжди будьте доступні для споживачів і поширюйте хороші новини: допоможіть своїм потенційним клієнтам знайти вас.

• Залучайте своїх споживачів, намагайтеся їх утримати, сприяйте розвитку їхнього бізнесу. Розглядайте своїх споживачів як довічних клієнтів.

• Незалежно від виду бізнесу вважайте, що ви працюєте у сфері послуг: будь-яку компанію можна вважати такою, що працює у сфері послуг, оскільки будь-який продукт супроводжується обслуговуванням споживачів.

• Постійно вдосконалюйте свій бізнес за критеріями якості, ефективності витрат і своєчасності поставок: щодня усіма способами вдосконалюйте свої бізнес-процеси.

•Збирайте всю важливу інформацію, але остаточне рішення приймайте мудро і зважено: далекоглядні менеджери розглядають не тільки фінансові наслідки свого рішення.

[177] Маркетинг 3.0 – в чому цінність вашого бренду?. URL: http://iqholding.com.ua/articles/marketing-30-%E2%80%93-v-chomu-tsinnist-vashogo-brendu

Подібно до людини підприємство має потребу у своєму самовираженні в бізнесі, у зовнішньому і внутрішньому середовищах, тому за обраними цінностями підприємству необхідно формувати стратегію, цілі підрозділів, здійснювати підбір і мотивацію співробітників, розвивати організаційну культуру. Таким чином можна забезпечити єдність і узгодженість дій, інтеграцію колективу. Тільки завдяки прищепленню працівникам певних норм поведінки, виробленню в них відчуття необхідності ціннісних змін, розробленню «Кодексу компанії» можна отримати бажані поведінкові норми співробітників. Цінності та переконання повинні розчинитися в нормах настільки, що їх уже не буде потрібно відтворювати в наказах, завданнях, стимулах, оскільки вони стануть природними.

Розумна аналітика поведінкової і фінансової орієнтації клієнтів продовжує залишатися одним з найбільш затребуваних технологічних інструментів, причому 52% організацій мають намір збільшити відповідне фінансування в 2020 р. Особливі ставки робляться на аналіз потреб споживачів і цифровий маркетинг.

Три головні нові технології, що, як очікується, вплинуть на найпрогресивніші бізнес-проєкти упродовж наступних кількох років, це: штучний інтелект (53%), віртуальні помічники і чат-боти (39%), а також розумна аналітика для можливості прогнозування рішень ефективної взаємодії з потенційними партнерами по бізнесу в різних галузях (37%)[178].

Особливої цінності, на думку експертів, у 2021 р. набуває так званий розширений (універсальний) штучний інтелект. Збільшення масштабу його впроваджень у бізнес принесе 2,9 трлн доларів ділової цінності і 6,2 мільярда годин продуктивності праці в світі. Об’єднані здатності людини і машинного навчання найбільше приноситимуть користь підприємствам, сприяючи їх розвитку, фінансовому зростанню і конкурентоспроможності.

[178] Увеличение масштаба внедрений AI в бизнес принесет 2,9 триллиона долларов деловой ценности. URL: https://www.everest.ua/ru/uvelychenye-masshtaba-vnedrenyj-ai-v-byznes-pryneset-29-tryllyona-dollarov-delovoj-czennosty

Розширені інтелектуальні можливості зменшують кількість помилок, забезпечуючи зручність і персоналізацію бізнес-процесів та обслуговування клієнтів. Мета полягає в тому, щоб підвищити ефективність автоматизації, доповнюючи її людським підходом і здоровим глуздом з огляду на ризики і максимально зводячи до нуля неправильність прийнятих рішень.

Найбільш вагомим для підприємств сфери послуг (до яких відносяться транспортні послуги) є наявність стійкого попиту, оскільки послугу неможливо зберігати та накопичувати на складах. Стійкий попит на послуги підтримується високим рівнем задоволення клієнтів якістю наданих послуг на тлі доступних цін. Загалом конкурентоспроможність підприємства сфери послуг залежить від його здатності надавати послуги високої якості за цінами умов надання послуги, нижчими порівняно з конкурентами. Вагомим чинником виступає імідж підприємства, який втілює весь попередній досвід його функціонування. Крім того, конкурентоспроможність підприємств сфери послуг залежить від таких загальних зовнішніх факторів, як незавершеність ринкових реформ, неповноцінність функціонування фінансової системи країни, макроекономічна нестабільність[179]. Обмеженість доступу організацій сфери послуг до довгострокового фінансування та висока вартість основних засобів у багатьох секторах сфери послуг зумовлює неспроможність розвитку.

Серед макроекономічних чинників конкурентоспроможності морської галузі, які позитивно впливають на розвиток, слід вказати: стійке і відкрите середовище бізнесу з прозорою конкуренцією; розвинена інфраструктура, державна програма розвитку судноплавства, зниження вартості портових зборів[180].

Одним із важливих методів розвитку конкуренції у секторі морського транспорту є дослідження та впровадження *маркетингу портової діяльності*.

---

[179] Кудрицька Н.В Дослідження проблеми підвищення конкурентоспроможності портів. *Сучасні тенденції розвитку фінансових та інноваційно-інвестиційних процесів в Україні*: зб. наук. праць IV-ї міжнар. наук.-практ. конфер. (12 березня 2021 р., м. Вінниця). С. 534–536. URL: https://conferences.vntu.edu.ua/public/files/fiip/zbirn2021.pdf

[180] Розробка механізму управління конкурентними перевагами підприємства. URL: https://www.pdaa.edu.ua/sites/default/files/node/4085/bezobmezhen.pdf

Це комплексний підхід до організації та управління виробничої, збутової і торгової діяльності організації, орієнтований на урахування вимог ринку і на задоволення потреб вантажовідправника в портових послугах[181].

Діяльність порту заснована на взаєминах учасників виробничого процесу. Наразі однією з головних передумов створення конкурентних переваг є трансформація відносин у напрямі до міжфірмового співробітництва і посилення ролі маркетингу. З позиції покупців послуг морського транспорту основними критеріями конкурентоспроможності є вартість обслуговування судна, оплата вантажно-розвантажувальних робіт, загальний час стоянки судна, якість послуг, що надаються (швидкість виконання вантажно-розвантажувальних операцій, збереження вантажу, своєчасне надання додаткових послуг, а також виконання індивідуальних побажань (отримання інформації в режимі он-лайн, особливі умови при оформленні дисбурсментских рахунків тощо).

У сучасних умовах клієнтоорієнтованої економіки особливу увагу слід приділяти якості послуг. *Якість портової послуги* повинна включати декілька аспектів, а саме: технічний, технологічний, економічний, правовий, інформаційний. Показниками якості портової послуги з позиції клієнтоорієнтованої економіки є такі: стійкість зв’язку з постачальниками, репутація компанії на ринку, загальний обсяг бази клієнтів, кількість суб’єктів угоди, виконання встановлених правил роботи, система стимулювання, взаємовідносини між підрозділами компанії[182].

При виборі основи формування системи управління відносинами у сфері морського транспорту слід орієнтуватися на стратегічний альянс, оскільки сьогодні учасники ринку надання послуг поки ще не готові до довірчих партнерських відносин. Разом із тим, враховуючи, що компанії порту

[181] Кудрицька Н.В. Підвищення конкурентоспроможності морської інфраструктури України – важливий напрям конвергенції з політикою країн ЄС. *Процеси конвергенції східноєвропейських країн з ЄС у рамках Східного партнерства (Процеси інтеграції України та ЄС):* зб. праць міжнар. наук.-практ. конф. (21 грудня 2020 р., м. Київ). С. 138–141. URL: http://ief.org.ua/docs/scc/17.pdf

[182] Ботнарюк М.В. Качество портовой услуги: социальный аспект. URL: https://cyberleninka.ru/article/n/konkurentosposobnost-portovoy-uslugi-sotsialnyy-aspekt/viewer

обслуговують покупців послуг у рамках ділової мережі (специфіка портової послуги), на наступному етапі розвитку є необхідність подальшого розвитку ділових відносин на основі маркетингу взаємовідносин[183]. *Ма́ркетинг взаємовідно́син* (англ. *relationship marketing, RM*) – це процес побудови, підтримки та розширення міцних довгострокових, взаємовигідних відносин з ключовими партнерами організації: клієнтами, постачальниками, дистриб'юторами, персоналом та ін.

У ***Додатку Г*** представлена модель формування конкурентоспроможності портової послуги на основі процесного підходу та системи менеджменту якості. Основна ідея моделі полягає у тому, що необхідно забезпечити мінімальний розрив між вимогами споживачів до послуги, яку надає порт, та ступенем їх задоволення цією послугою. Основні напрями маркетингової діяльності порту полягають у такому[184]:

– вивчення конкурентного середовища, в тому числі в кореспондуючих портах;

– вироблення стратегії і тактики повного використання виробничих потужностей порту, залучення необхідних капіталовкладень;

– визначення форм і умов участі стивідорної компанії у транспортно-технологічних схемах інтермодальних перевезень;

– формування тарифної бази на портові роботи і послуги, а також вивчення тарифів у транспортних організаціях, які взаємодіють з портом;

– вивчення фінансового стану та платоспроможності потенційних партнерів: вантажовласників, судновласників і фрахтувальників;

– вивчення форм і умов взаємодії з конкуруючими портовими структурами;

---

[183] Ботнарюк М.В. Организационно-экономический механизм повышения конкурентоспособности морских транспортных узлов на принципах маркетинга взаимодействия. URL: http://www.dslib.net/economika-xoziajstva/organizacionno-jekonomicheskij-mehanizm-povyshenija-konkurentosposobnosti-morskih.html

[184] Маркетинг портовой деятельности. URL: https://studfile.net/preview/3740093/page:23/

– рекламування різних аспектів стивідорної діяльності, своєчасна публікація тарифів, портових зборів, норм навантаження та інших даних для клієнтури.

Для здійснення маркетингової діяльності у стивідорній компанії формується інформаційна база, що, як правило, містить такі дані: загальні відомості про порт і стивідорні компанії; ситуації на підході до порту, ситуація в порту, суднові операції, загальнопортові операції, ставки портових зборів і тарифні ставки на вантажно-розвантажувальні роботи, відомості про портовий флот, гідротехнічні та берегові споруди, валові норми на вантажно-розвантажувальні роботи, статистичні матеріали щодо суден і флоту, який обслуговується в порту, переробці вантажів, використання перевантажувального устаткування тощо.

Крім цього, готуються інформаційні бази загального користування: фрахтові ставки на світовому фрахтовому ринку, відомості про судна країн, що тяжіють до певного порту, вантажної бази та інші відомості про відправників і одержувачів. У процесі вирішення завдань, що відносяться до маркетингової діяльності стивідорної компанії, вирішуються проблеми оптимального розподілу завантаження портів певного регіону і конкуруючих стивідорних компаній, проводиться розрахунок вартості суднозаходів до портів, прогнозування ситуацій у портах.

Вивчення ринку, як правило, завершується підготовкою комерційної пропозиції або офертою. Офертою є адресована одній або кільком особам пропозиція, де виразно сформульовано намір про бажання вступити в юридично зобов’язуючий договір після її акцепту.

Зазвичай оферта направляється конкретній стороні, але може бути здійснена і як публічне оголошення в журналі, телепередачі, а також на торгах. Оферта набуває чинності, коли вона отримана адресатом. Мета оферти – привернути увагу, викликати інтерес у потенційного партнера і змусити його вловити зміст пропозиції.

Заключною стадією портового маркетингу є рекламно-пропагандистська діяльність, в її рамках здійснюється вихід на певні об'єкти (вантажовласників, судновласників, експедиторів та інших), реалізуються намічені заходи та здійснюється збирання нової інформації. На цьому етапі портам слід спиратися на принцип; що широко використовується у світовій практиці: «Обслуговуй клієнта, як короля».

Важливі елементи рекламно-пропагандистської компанії – організація відвідувань порту клієнтами та іншими особами, відношення зайнятими у портовій діяльності чи дотичні до неї; проведення семінарів, конференцій, прийомів, днів відкритих дверей. У портовому маркетингу величезне значення має встановлення взаєморозуміння з митними та іншими контролюючими організаціями, органами місцевої та загальнодержавної влади.

Проведний вище аналіз методів оцінки та розвитку конкуренції, а саме: *експертних оцінок, матричних методів, полікритеріальної методики рейтингової оцінки, аналізу середовища функціонування, аналізу ланцюга вартості, створення цінності, впровадження штучного інтелекту, маркетингу 3.0., системи менеджменту якості, аналітики поведінкової і фінансової орієнтації клієнтів* дозволяє зробити висновок, що ці методи необхідно використовувати як для формалізації моделей і стратегій, так і для розв'язання операційних проблем морських портів з метою створення їх конкурентних переваг.

4.4. Оцінка факторів впливу на розвиток морських портів як прояву їх конкурентоспроможності

Згідно із Законом України «Про морські порти України», морський порт – це визначені межами територія та акваторія, обладнані для обслуговування суден і пасажирів, проведення вантажних, транспортних та експедиційних робіт, а також інших пов'язаних із цим видів господарської діяльності. Отже, морські порти, це насамперед підприємства, розвиток яких відбувається у

просторі певного регіону та залежить від низки зовнішніх та внутрішніх факторів. Проте на сьогодні не існує єдиної узагальненої системи факторів впливу на розвиток МПУ, що давала би повноцінне та всеосяжне уявлення про всі процеси та тенденції, пов'язані з розвитком морських портів як підприємств – «локомотивів» регіонального зростання та розвитку, формування яких досліджується теорією регіонального розвитку, що охоплює в тому числі й питання теорії розвитку і розміщення підприємств, до складу яких входять і морські порти.

З огляду на теоретичні розробки та багатоаспектність теорії розвитку та розміщення підприємств, у підрозділі передбачено охопити різноманітні фактори впливу на розвиток МПУ, що перебуває у процесах євроінтеграції.

На сьогодні конкурентоспроможність морського порту досліджена вченими у наукових працях[185]. Крім того виділяються фактори пов'язані з динамікою обсягів перевалки вантажів[186], фактори ефективної роботи порту[187], фактори впливу на прибутковість морського порту, фактори посилення транзитного потенціалу МПУ[188]. Зважаючи на наведене, **під *факторами впливу на розвиток МП* ми розуміємо конкретний факт або подію, що викликає зростання або падіння показників діяльності порту.**

Систематизацію факторів конкурентоспроможності МП у підрозділі здійснено матричним способом, де по вертикалі зазначено фактори за характером впливу на МПУ: фактори, що характеризують *природні особливості*

---

[185] Корнієнко О.П., Кошара К.А. Функції морських портів України як складової морегосподарського комплексу. *Економіка та держава*. 2018. № 5. С. 48–51; Куценко С.В. Факторы конкурентоспособности портовых услуг. *Экономика и управление.* 2011. № 5. С. 137–143; Бодровцева Н.Ю. Систематизация факторов и показателей оценки конкурентоспособности морских портов. *Транспортное дело России*. 2017. No 2 (129). С. 105–109.

[186] Іванов Г.С. Механізм державного управління розвитком морських портів України: дис. канд. ек. наук: спец. 25.00.02. Маріуполь, 2019. 238 с.

[187] Габ О. Аналіз економічного потенціалу морських портів України в умовах реалізації інноваційних можливостей. *Економічний аналіз*. 2019. Т. 29. № 1. С. 192–199.

[188] Нєнно І. М. Передумови та чинники розвитку морської портової галузі України. *Ринкова економіка: сучасна теорія і практика управління*. 2017. Т. 16, Вип. 3. С. 110–124; Мезина Л. В. Транзитные перевозки и факторы эффективного развития морских портов Украины. *Вісник економіки транспорту і промисловості*. 2013. Вип. 42. С. 173–176.

локації МПУ, які також впливають на їх розвиток; фактори *зовнішнього середовища*, тобто ті, що характеризують вплив на МПУ з боку світового розвитку, торгівлі та економіки, з боку ЄС та з боку власне держави Україна, тобто ті фактори, що не залежать від МП; і фактори *внутрішнього середовища* МПУ – фактори, що виникають усередині порту.

По горизонталі нами виділено фактори за сферою впливу на господарську діяльність МПУ, а саме: географічні, економічні, техніко-технологічні (згідно з деякими науковими працями – інфраструктурні, проте, на нашу думку, техніко-технологічні мають ширше охоплення), соціально-політичні та організаційно-адміністративні або інституційні фактори подані окремими таблицями 4.7-4.11.

Окреслені нами групи факторів мають деякі особливості, що вписуються у концепцію «Теорії полюсів розвитку» та «Теорії центрів зростання», крізь призму якої запропоновано розглянути розвиток МПУ в сучасних умовах – умовах європейської економічної інтеграції у портову мережу ЄС. Насамперед фактори не існують самі по собі, вони зазнають постійного взаємовпливу, що створює додаткові складнощі для їх групування. Вочевидь є фактори, що впливають на розвиток МПУ в умовах інтеграції більше чи менше, крім того, цей вплив може мати характер як деструктивний (негативний), так і конструктивний (позитивний). Природні, географічні фактори не можуть бути змінені та не піддаються короткостроковим впливам, тому на посилення чи послаблення інтеграційних процесів у МПУ можна вплинути через зміну внутрішніх та зовнішніх факторів.

Безсумнівно, що першорядними чинниками, що мають вплив на МПУ, є **фактори географічного походження** (табл. 4.7). Серед факторів *природного характеру* нами виділено фактори, що мають тільки позитивний вплив, а саме: географічне розташування МПУ – по всьому узбережжю Чорного та Азовського морів, уздовж Дунаю та у гирлах річок Дніпро та Південний Буг; Україна має розгалужену річкову мережу і сприятливі кліматичні особливості –

короткий строк льодового режиму, низький рівень ризиків природних катаклізмів.

Таблиця 4.7

Географічні фактори впливу на розвиток морських портів України

Природні	Зовнішні	Внутрішні
Позитивні: Географічне розташування МПУ. Природні гавані в гирлах річок. Наявність розгалуженої мережі внутрішніх водних шляхів. Кліматичні особливості.	*Позитивні:* Географічна близькість до світових ринків експорту та імпорту вантажів (ЄС). Нові маршрути лінійного судноплавства. Територіальна близькість у межах районів тяжіння МПУ природних ресурсів та переробної бази. *Негативні:* Конкуренція на ринку портових послуг Азово-Чорноморського басейну: Констанца, порти Болгарії, Росії, та для контейнерів – Грузії. Зміни транспортних маршрутів пов'язані з переорієнтацією зовнішньоторговельних відносин. Протока Босфор обмежує доступ у Чорне та Азовське моря суднам з великим DWT та має обмежену пропускну спроможність.	*Позитивні:* Розгалужена портова мережа України, у МП надаються різноманітні послуги.

Джерело: складено автором.

Серед *зовнішніх факторів* до позитивних віднесено такий важливий фактор, як географічна близькість до світових ринків експорту та імпорту вантажів, у першу чергу ринок ЄС, і, відповідно, через МПУ можуть пролягати нові торговельні маршрути Азія – Європа, враховуючи розширення TEN-T на схід. Позитивний вплив має територіальна близькість у межах районів тяжіння МПУ природних ресурсів та переробної бази, достатній рівень економічного, виробничого і споживчого потенціалів. Негативним фактором, що впливає на МПУ, є географічна складова посилення конкуренції на ринку портових послуг Азово-Чорноморського басейну, а саме географічна близькість до портів-конкурентів та взаємозамінність між цими портами (Констанца, порти Болгарії, Росії, та для контейнерів – Грузії) та МПУ.

До того ж на діяльність МПУ впливають зміни транспортних маршрутів, пов'язані з переорієнтацією зовнішньоторговельних відносин України, що вже відобразилося на обсягах перевалки вантажів. Зовнішнім негативним фактором є також те, що на сьогодні протока Босфор має обмежений доступ для суден з великим DWT та відносно низьку пропускну спроможність. Позитивним

внутрішнім фактором впливу на розвиток МПУ є розгалужена портова мережа, де у МП надаються різноманітні послуги.

Не менший, ніж географічні фактори, вплив мають **фактори економічні** (табл. 4.8). У цій групі *факторів до природних,* що негативно впливають на розвиток МПУ, відноситься низьке значення індексу включеності МПУ у світові морські вантажні перевезення, які обслуговують потреби світової торгівлі. Крім того, до цієї категорії нами віднесено низький розвиток судноплавства на внутрішніх водних шляхах України.

Зовнішні фактори впливу мають достатньо позитивних аспектів, наприклад, можливість залучення іноземних інвестицій за рахунок програм ЄС, впровадження у МПУ такої нової для України форми ДПП, як концесія, та високий експортний потенціал вантажів чорних металів, вугілля, залізорудного концентрату та зернових сприяють інтеграційним процесам МПУ. Негативно на розвиток МПУ в умовах інтеграції впливає стан економіки України та купівельна спроможність населення, що пов'язано також зі станом світової економіки та загостренням, до якого призвела епідемія COVID-19. Крім того, до зовнішніх економічних факторів нами віднесено процеси примусової галузевої інтеграції, що проявляються сьогодні.

Таблиця 4.8

Економічні фактори впливу на розвиток морських портів України

Природні	Зовнішні	Внутрішні
Негативні: Низьке значення індексу включеності МПУ в міжнародні транспортні коридори, що обслуговують потреби світової торгівлі. Низький розвиток судноплавства на внутрішніх водних шляхах.	*Позитивні*: Можливість залучення іноземних інвестицій за рахунок програм ЄС. Впровадження у МПУ такої нової для України форми ДПП, як концесія. Високий експортний потенціал вантажів чорних металів, вугілля, залізорудного концентрату та зернових. *Негативні*: Стан економіки України та купівельна спроможність населення. Стан світової економіки – криза, викликана епідемією COVID-19. Примусова інтеграція.	*Позитивні*: У 2020 спрощено процедури реєстрації маломірних суден у Судновій книзі. *Негативні*: Тарифна політика України щодо портових зборів. Зниження обсягів капітальних інвестиції у розвиток МП.

Джерело: складено автором.

Внутрішньоекономічними позитивними факторами впливу на розвиток МПУ є те, що з 2020 р. спрощено процедури реєстрації маломірних суден у Судновій книзі. Внутрішньоекономічними негативними факторами є тарифна політика України щодо портових зборів та зниження обсягів капітальних інвестиції у розвиток МП, зважаючи на те, що їх обсяги і так незначні, тож зазвичай фактичні обсяги інвестицій удвічі нижчі від запланованих.

Природним **техніко-технологічним фактором** (табл. 4.9.), що має негативний вплив, є недостатні природні глибини в акваторіях МПУ і на підходах до них, що вимагає постійних днопоглиблювальних робіт, а отже, і збільшення капітальних інвестицій.

Таблиця 4.9.

Техніко-технологічні (інфраструктурні) фактори впливу на розвиток морських портів України

Природні	Зовнішні	Внутрішні
Негативні Недостатні природні глибини в акваторіях морських портів та на підходах до них	*Позитивні* Розвинені райони хінтерланду МПУ і достатньо великі розмір району тяжіння порту. *Негативні* Стан транспортної інфраструктури хінтерланду, району тяжіння МПУ та України загалом. Контейнеризація вантажів. Збільшення розмірів суден.	*Позитивні*: **сервісні**: Розширений асортимент портових послуг у великих МПУ (банківські, митні, інші логістичні послуги). *Негативні*: **Сервісні**: Розвиток суднобудівництва, судноремонту, приладобудування в МПУ є недостатнім. **Інфраструктурні:** Зношування основних фондів близько 70%, через що технічні характеристики МПУ є незадовільними за якістю, хоча за кількістю їх достатньо. Застосовувані стандарти якості; стандарти енергоефективності та екологічності роботи МПУ є досить низькими, що є причиною аварій. Недостатня розвиненість портової інфраструктури, що гарантує безпеку мореплавання, обслуговування суден, перевалку вантажів та утилізацію відходів з суден згідно з нормами і стандартами міжнародних екологозахисних організацій (ІМО) та ЄС. Рівень автоматизації та цифровізації у МПУ є досить низьким та не забезпечує вимог та стандартів ЄС та ІМО.

Джерело: складено автором.

Із позицій *зовнішнього впливу* на МПУ позитивний чинять більшою чи меншою мірою розвинені райони гіндерланду МПУ, тобто району, прилеглого до порту, де здійснюється господарська діяльність із забезпечення роботи

порту, а також достатньо великі розміри районів тяжіння портів, тобто тих частин території областей чи країни загалом, яку обслуговує порт. Негативно на розвиток МПУ в умовах інтеграції впливає техніко-технологічний стан транспортної інфраструктури гіндерланду, району тяжіння МПУ та України загалом, ідеться про інфраструктуру залізничного, автомобільного та внутрішньорічкового транспорту, що обмежує пропускну здатність МПУ та їх залученість до інтер- та мультимодальних перевезеннь. До того ж до негативних факторів впливу слід віднести такі, що пов'язані з сучасні тенденціями розвитку морських вантажних перевезень, а саме контейнеризація вантажів та збільшення розмірів суден, що висуває до МПУ відповідні інфраструктурні вимоги. І це безпосередньо пов'язано із внутрішніми техніко-технологічними факторами, про які йтиметься нижче.

Систематизація *внутрішніх техніко-технологічних факторів* впливу на розвиток МПУ в умовах інтеграції виявилася складнішою за систематизацію в інших клітинках матриці. Окрім розмежування за позитивним та негативним впливом, постала необхідність класифікації факторів на сервісні та інфраструктурні. Ця потреба продиктована тим, що внутрішні техніко-технологічні фактори є досить вагомими для розвитку будь-яких морських портів, а стан МПУ оцінюється в процесі інтеграції у портову мережу ЄС. Позитивними сервісними факторами впливу на розвиток МПУ є розширений асортимент портових послуг (банківські, митні, інші логістичні послуги) у найбільших МПУ (Одесі, Південному, Миколаєві, Чорноморську). Негативним сервісним фактором є низький розвиток суднобудування, судноремонту та приладобудування у МПУ. Група негативних інфраструктурних факторів внутрішнього техніко-технологічного впливу на розвиток МПУ є найчисленнішою і, відповідно, впливає на розвиток МПУ найбільш деструктивно та потребує вирішення питань, пов'язаних саме з цими негативними факторами. Перш за все, рівень зношування основних фондів МПУ становить близько 70%, через що технічні характеристики МПУ є незадовільними за якістю, хоча за кількістю їх достатньо, маються на увазі:

глибини біля причалів, кількість причалів, складські приміщення та площі, термінали, наземна транспортна інфраструктура – залізниці, автомобільні дороги, трубопровідний транспорт, електрифікація тощо. Застосовувані стандарти якості, стандарти енергоефективності та екологічності роботи МПУ є досить низькими, що призводить до аварій. На сьогодні у МПУ недостатньо розвинена портова інфраструктура, що може гарантувати безпеку мореплавства, обслуговування суден, перевалку вантажів та утилізацію відходів з суден згідно з нормами і стандартами міжнародних екологозахисних організацій (ІМО) та ЄС. Досить низьким у МПУ є рівень автоматизації та цифровізації, не забезпечуючи дотримання вимог та стандартів ЄС та ІМО.

До **соціально-політичних факторів** (табл. 4.10) *природного впливу* нами не віднесено жодного. До *зовнішніх факторів* віднесено тільки негативні, а саме суспільно-політичну ситуацію в Україні та вплив на розвиток МПУ воєнних дії на сході країни. Робота одного морського порту – Бердянського – майже призупинена, а діяльність морського порту Маріуполь досить сильно скорочена, що негативно впливає на розвиток району тяжіння цих МПУ. *Внутрішнім позитивним соціальними фактором* є наявність кваліфікованого персоналу, підготовку якого забезпечують кілька вищих навчальних закладів.

Так само, як і для соціально-політичних, фактори природного впливу на розвиток МПУ не виділено і серед **організаційно-адміністративних факторів** (табл. 4.11).

Серед низки *зовнішніх негативних факторів* першим нами виділено інтеграцію МПУ з іншими видами транспорту, насамперед із залізничним та автомобільним. Мається на увазі інституційна та нормативно-правова складова цього фактора, оскільки з позиції інфраструктури транспортні мережі є інтегрованими, це склалося історично. Проте наразі не напрацьовано відповідної законодавчої бази, що і стримує розвиток секторів транспортної галузі та МПУ зокрема. Загалом, виявляється недостатньо розвиненою наявна нормативно-правова база щодо регулювання діяльності МПУ та транспортної галузі в цілому. Недосконала система стратегічних документів, яка потребує окремої уваги з

метою усунення розрізненості у системі документів. Крім того, стан імплементації міжнародного законодавства та законодавства ЄС у галузі транспорту незадовільний. Подібним чином негативно впливає *група внутрішніх організаційно-адміністративних факторів*, до яких віднесено неефективну роботу АМПУ, що викликає уповільнення темпів розвитку МПУ, становить перепони на шляху економічної інтеграції МПУ у портову мережу ЄС.

Таблиця 4.10.

Соціально-політичні фактори впливу на розвиток морських портів України

Зовнішні	Внутрішні
Негативні Суспільно-політична ситуація в Україні. Воєнні дії на сході країни.	*Позитивні* Наявність кваліфікованого персоналу.

Джерело: складено автором.

Таблиця 4.11.

Організаційно-адміністративні (інституційні) фактори впливу на розвиток морських портів України

Зовнішні	Внутрішні
Негативні Низький рівень кооперації МПУ з іншими видами транспорту, в першу чергу із залізничним, внутрішньорічковим та автомобільним. Недостатньо розвинена наявна нормативно-правова база щодо регулювання діяльності МПУ та транспортної галузі загалом. Недосконала система стратегічних документів. Недієва Стратегія розвитку морських портів України до 2038 року. Незадовільний стан імплементації міжнародного законодавства у галузі транспорту.	*Негативні* Низька ефективність роботи АМПУ.

Джерело: складено автором.

Отже, узагальнення засад «Теорії полюсів зростання» та «Теорії центрів зростання» та систематизація факторів впливу на розвиток МПУ в умовах європейської економічної інтеграції допомогло сформулювати авторське визначення: «*управління розвитком МП в умовах європейської економічної інтеграції*»: це діяльність органів виконавчої влади усіх рівнів управління, спрямована на вирішення завдань збалансованої транспортної політики України у галузі портового господарства шляхом упровадження дієвої Стратегії розвитку МПУ на період до 2038 року – як центрального інструменту

стратегічного управління на коротко- , середньо- і довгострокову перспективи, результатом якої стане повноцінна інтеграція МПУ у TEN-T, що сприятиме якісним позитивним змінам економічної системи України та галузі портового господарства зокрема.

Підсумком систематизації факторів за позитивним та негативним впливом на розвиток МПУ, є узагальнене уявлення про систему зв'язків: МПУ – національне господарство – інтеграційні процеси Україна-ЄС. Групування виокремлених факторів зокрема сприятиме врахуванню європейських вимог щодо якості портових послуг у процесі інтеграції України до ЄС.

4.5. Оцінка рівня конкуренції у секторі водного транспорту та портів України

Від ефективності функціонування морських і річкових портів, рівня їх технологічного та технічного оснащення, відповідності системи управління та рівня розвитку інфраструктури сучасним міжнародним вимогам залежить конкурентоспроможність вітчизняного транспортного комплексу на світовому ринку. Попит на перевезення внутрішнім водним транспортом в Україні стабільно зростає, а український морський транспортний комплекс є перспективною галуззю, що має один із найпотужніших потенціалів серед морських держав.

Водночас на заваді розвитку річкового та морського транспорту України стоять недосконала нормативно-правова база, застаріла портова інфраструктура та нестача сучасного флоту. Наявне обладнання українських портів є надто енергоємним, часто з високим ступенем зношування. Глибини в окремих морських портах не відповідають їх паспортним характеристикам, що не дає можливості повною мірою реалізовувати потенціал наявної берегової інфраструктури. При цьому портові збори є вищими, ніж у портах інших держав Чорноморського басейну, що значно знижує їх привабливість та гальмує збільшення обсягів перевезень, у тому числі транзитних. Державні стивідорні компанії не витримують конкуренції з приватними через негнучкість

у тарифоутворенні, а також через застарілість портових потужностей і неефективність управління.

Зусилля з реформування річкової та морської галузі України спрямовані передусім на вдосконалення нормативно-правової бази, розроблення нового порядку формування тарифів відповідно до фактичної структури витрат, забезпечення широкого залучення приватних інвестицій у розвиток морських та річкових портових терміналів (зокрема на принципах державно-приватного партнерства).

Важливою складовою реформування галузі є поступовий відхід держави від стивідорної діяльності та надання державних стивідорних компаній у морських портах у концесію. Цей крок дасть змогу модернізувати інфраструктуру портів та досягти підвищення ефективності діяльності.

Так само важливим є розроблення та затвердження методики розрахунку ставок портових зборів, перегляд їх розміру з урахуванням структури та напрямків вантажопотоків, що позитивно впливатиме на підвищення привабливості морських торговельних портів для користувачів транспортних послуг і створення гарантованого джерела компенсації витрат на відтворення та розвиток портової інфраструктури. Крім того, передбачається переглянути політику сталого фінансування інфраструктури ВВШ з метою стимулювання розвитку ВВТ.

Пріоритетами для уряду є технологічна модернізація портового господарства, забезпечення відповідності фактичних глибин у морських портах України, проведення ремонту та модернізації судноплавних шлюзів України. Необхідними є й нормативні та технологічні зміни, що допоможуть пожвавити вантажні та пасажирські перевезення судноплавними річками України, передусім – річкою Дніпро[189].

Українська економіка значною мірою залежить від міжнародної торгівлі. У 2019 р. експорт товарів та послуг становив 41,1% ВВП країни, а імпорт –

[189] Реформа інфраструктури. URL: https://www.kmu.gov.ua/diyalnist/reformi/ekonomichne-zrostannya/reforma-infrastrukturi

49,0% ВВП[190]. Ці показники значно вищі за середні у світі. З такою залежністю від зовнішньої торгівлі для України дуже важливо зменшувати торговельні бар'єри до мінімально необхідних рівнів. Водночас морські порти України є вкрай важливим транспортним вікном України до світових ринків, понад 60% українського експорту відбувається через морські порти, тобто морем. Для порівняння, понад 80% всієї світової торгівлі відбувається морем. Таким чином, ефективність діяльності портів вкрай важлива для економіки України з точки зору зменшення витрат на торгівлю.

За підрахунками фахівців Світового банку, українські морські порти щорічно здатні перевалювати 250 млн т вантажу[191]. Наразі існуючі інфраструктурні потужності всіх морських портів України використовуються не повністю. За даними АМПУ, в 2019 р. усі морські порти перевалили 160,0 млн т вантажів. Це, у свою чергу, збільшує економічні затрати вантажовласників та загалом усієї економіки України.

Потрібно зазначити, що щорічно публікуються рейтинги портів (наприклад, топ-5 чи топ-10), які будуються виключно за показниками обсягу перевалки вантажів у портах. Наприклад, у 2018 р. лідером перевалки визнано порт Південний (31% від сумарного обсягу у 2018 році), Миколаїв (21%), Одеса (16%) та Чорноморськ (16%), усі інші порти у відсотковому розмірі становлять менше 4%.

Використовуючи надані АМПУ статистичні дані щодо обсягів переробки вантажів стивідорними компаніями у розрізі експорту, імпорту, транзиту та у внутрішньому сполученні у 2019 році, ми склали рейтинг морських портів України (табл. 4.12).

За загальними обсягами переробки вантажів стивідорними компаніями у 2019 р. рейтинг портів такий:

Морський порт «Південний» – 1-ше місце;

Миколаївський морський порт – 2-ге місце;

[190] Валовий внутрішній продукт за 2019 рік. URL: http://www.ukrstat.gov.ua
[191] Нив'євський О. Рейтинг ефективності морських портів України. URL: https://cfts.org.ua/blogs/reyting_efektivnosti_morskikh_portiv_ukrani_467

Таблиця 4.12

Рейтинг морських портів України за обсягами переробки вантажів стивідорними компаніями у 2019 р.

Порти	**Експорт місце у рейтингу /обсяг,** *млн т*	**Імпорт місце у рейтингу /обсяг,** *млн т*	**Транзит місце у рейтингу /обсяг,** *млн т*	**Внутрішнє сполучення місце у рейтингу /обсяг,** *млн т*	**Усього місце у рейтингу /обсяг,** *млн т*
Морський порт «Південний»	**1/39,6**	**1/7,2**	**1/6,9**	5/0,03	**1/53,8**
Миколаївський морський порт	**2/26,3**	**2/6,0**	7/0,02	**1/1,1**	**2/33,4**
Морський порт Чорноморськ	**3/20,1**	4/4,8	4/1,0	**3/0,23**	**3/26,1**
Одеський морський порт	4/18,7	**3/5,2**	**3/1,18**	4/0,22	4/25,3
Маріупольський морський порт	5/5,3	5/1,2	0	9/0,008	5/6,5
Ізмаїльський морський порт	6/3,4	7/0,22	5/0,6	7/0,01	6/4,2
Спеціалізований морський порт Ольвія	7/2,8	8/0,21	6/0,07	6/0,02	8/3,1
Херсонський морський порт	8/2,6	6/0,7	0	**2/0,51**	7/3,8
Бердянський морський порт	9/2,0	10/0,04	0	10/0,005	9/2,1
Морський порт «Усть-Дунайськ»	10/0,05	11/0,01	0	8/0,009	12/0,07
Білгород-Дністровський морський порт	11/0,03	9/0,08	0	0	11/0,11
Ренійський морський порт	12/0,01	13/0	**2/1,26**	0	10/1,3
Скадовський морський порт	13/0,0	12/0,002	0	11/0,002	13/0,05

Джерело: побудовано Кудрицькою Н.В. на основі статистичних даних АМПУ. URL: http://www.uspa.gov.ua/ru/pokazateli-raboty

Морський порт Чорноморськ – 3-тє місце.

Рейтинг портів України за обсягами експорту переробки вантажів стивідорними компаніями у 2019 р. виглядає аналогічним чином. Якщо подивитися на ранжування портів за обсягами імпорту, то бачимо, що після порту «Південний» та Миколаївського порту на третьому місці перебуває Одеський морський порт, а порт Чорноморськ опинився на четвертому місці.

У 2019 р. стивідорними компаніями усіх видів власності портів України перероблено 11,0 млн т транзитних вантажів, що на 7,9% більше, ніж у 2018 р.[192]. За обсягами переробки стивідорними компаніями транзитних вантажів у 2019 р. перше місце займає морський порт «Південний» з обсягом 6,9 млн т. Порівняно з 2018 р. він збільшив обсяги на 25%. Друге місце посів Ренійський порт із обсягом 1,26 млн т, на третьому місці – Одеський морський порт (1,18 млн т).

У 2019 р. стивідорними компаніями усіх видів власності портів України перероблено 2,138 млн т вантажів у внутрішньому сполученні, що на 0,3% більше, ніж у 2018 р..

За обсягами переробки вантажів у внутрішньому сполученні стивідорними компаніями у 2019 р. рейтинг портів такий:

Миколаївський морський порт – 1-ше місце (1,1 млн т);

Херсонський морський порт – 2-ге місце (0,51 млн т);

Морський порт Чорноморськ – 3-тє місце (0,23 млн т).

Рейтинг ефективності діяльності портів, запропонований у дослідженні[193], враховує як технічні характеристики портів, так і обсяги перевалки. Рейтинг побудований на основі економетричного аналізу – аналіз стохастичної межі (англ. *stochastic frontier analysis*), що дозволяє розрахувати ефективність діяльності економічних агентів у будь-якій виробничій системі. Тобто рейтинг демонструє, як порт, маючи певні вхідні дані – ресурси, використовує їх задля отримання певного обсягу випуску – перевалки. Як вхідні дані використовуються показники: загальна площа порту (в кв. м), загальна довжина причальної стінки та максимальна глибина порту (в метрах), пропускна спроможність порту. Також окремо враховано географічні особливості розташування портів. У розрахунках використовувались дані за 2006–2018 рр. Діаграма (рис. 4.6) демонструє розрахунковий рейтинг за три роки.

[192] АМПУ. Показатели работы за 2019 год. URL: http://www.uspa.gov.ua/ru/pokazateli-raboty/pokazateli-raboty-2019

[193] Нив'євський О. Рейтинг ефективності морських портів України. URL: https://cfts.org.ua/blogs/reyting_efektivnosti_morskikh_portiv_ukrani_467

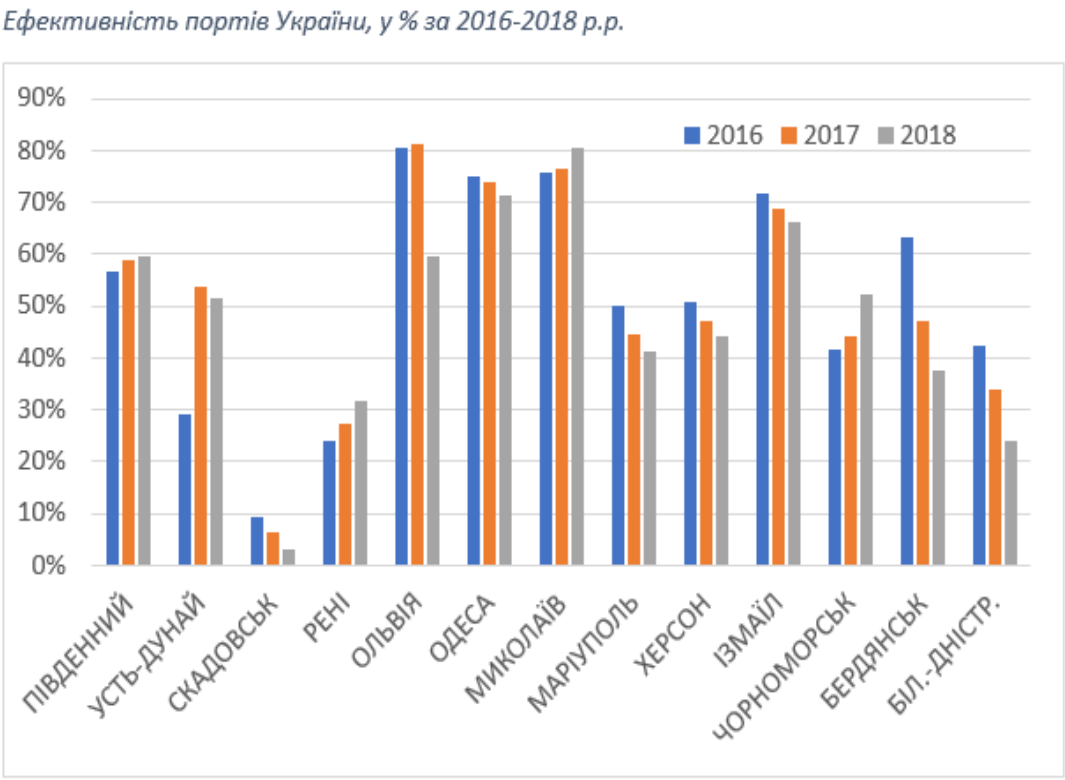

Рис. 4.6. Рейтинг ефективності діяльності морських портів України, побудований на основі аналізу стохастичної межі

Джерело: Нив'євський О. Рейтинг ефективності морських портів України. URL: https://cfts.org.ua/blogs/reyting_efektivnosti_morskikh_portiv_ukrani_467

Миколаївський порт у 2018 р. став у цьому рейтингу беззаперечним лідером, хоча ефективність його роботи становила близько 81% від потенційно можливої. Одеський порт є другим в рейтингу за 2018 р. із ефективністю в 71%. Порт Південний, незважаючи на свої глибини, показав тільки 60% своїх можливостей. Скадовськ у 2018 р. продемонстрував найнижчу ефективність – близько 3%.

Тільки чотири порти нарощували свою ефективність упродовж останніх трьох років – Південний, Рені, Миколаїв та Чорноморськ. Найшвидшими темпами зростає ефективність портів Рені та Чорноморська. Решта портів (за винятком Усть-Дунайського порту) демонструють стійку негативну динаміку ефективності.

Інший цікавий результат: середній зважений показник ефективності діяльності портової галузі упродовж останніх трьох років стабільно перебуває

на позначці 63%. Таким чином, теперішня портова інфраструктура зможе без проблем впоратись із обсягом перевалки, майже вдвічі більшим за теперішній обсяг.

Інтеграція України у світовий економічний простір та значний потенціал розвитку морських транзитних перевезень обумовлюють необхідність збільшення обсягів вантажопотоку та підвищення якості морської інфраструктури. Головними завданнями морської інфраструктури мають стати: гарантування безпеки транспортування вантажів, прискорення обслуговування, залучення транзитних та каботажних вантажопотоків, зменшення цін та витрат на транспортні послуги. У сучасних умовах функціонування морської інфраструктури рішення щодо вибору порту та виду внутрішнього транспорту менеджери базують на надійності та врахуванні спроможності замість врахування тільки витрат.

У науковій роботі[194] наведено атрибути порту, які впливають на рішення суднових ліній та вантажовідправників щодо вибору портів:

– інфраструктура та суперструктура порту;

– географічне положення;

– ефективність порту;

– взаємозв’язки порту (частота суднозаходів);

– якість та витрати на допоміжні послуги, такі як лоцманська проводка, буксирування, митниця тощо;

– ефективність і витрати на управління й адміністрацію портів;

– доступність, якість та витрати на логістичну діяльність з доданою вартістю (наприклад, складування);

– наявність, якість і витрати систем портового співтовариства;

– безпека та екологічний профіль порту;

– репутація порту; – надійність, потужність, частота та витрати на внутрішні транспортні послуги.

[194] Кириллова О.В., Макушев П.А., Перепічко М.Є., Пітерська В.М., Раскевич І.В. Забезпечення надійності послуг портів як чинника їх конкурентоспроможності. URL: http://journals.uran.ua/tarp/article/viewFile/197733/198693

До поняття «інфраструктура порту» належать:

– акваторія порту;

– підхідні канали;

– гідротехнічні спорудження;

– земельні ділянки й знову утворені території;

– системи, що забезпечують безпеку мореплавання на в акваторії порту й підходах до нього;

– під'їзні залізничні колії й автомобільні дороги, а також комунікації;

– аварійно-рятувальний флот, у тому числі й судна для ліквідації аварійних розливів нафти.

Об'єктами суперструктури треба вважати перевантажувальне устаткування, всі будови (криті склади, адміністративні будинки й майстерні), автотранспорт, портофлот, комп'ютерні мережі, засоби зв'язку.

Річкове судноплавство стає дедалі більш актуальним і затребуваним в Україні. ВВТ уже в найближчій перспективі може відновити втрачені позиції і скласти серйозну конкуренцію залізничному та автомобільному транспорту.

Перевезення ВВШ розглядаються урядом України як вид транспорту, який необхідно розвивати для підтримки української економіки через збільшення кількості транспортних та логістичних альтернатив з метою створення більш ефективної та стійкої логістичної системи. Розвиток річкового транспорту, що забезпечує «зелені» перевезення, може мати значний вплив також на соціальний розвиток та навколишнє середовище України.

Забезпечення конкурентоспроможності річкових портів на основі наявних конкурентних переваг дає їм змогу отримати відповідні економічні, екологічні та соціальні ефекти. Формування стійких конкурентних переваг на ринку товарів та послуг дасть річковим портам можливість зайняти бажану конкурентну позицію, забезпечити ефективну комерційну діяльність у довгостроковій перспективі й досягти максимального синергетичного ефекту від цієї діяльності.

Активізація діяльності річкових портів та вихід у незайняті ніші на засадах маркетингу і логістики передбачає розвиток фідерних контейнерних ліній; збільшення обсягів обробки вантажів у контейнерах; розширення номенклатури обробки вантажів, зокрема небезпечних та високотехнологічних; зростання пропускної спроможності портів; інноваційний розвиток логістичних систем / річкових кластерів на основі розробки нових річкових маршрутів перевезень вантажів за участі в них річкових портів; реалізація річковими портами конкурентних переваг, активована логістикою кластерних утворень.

За результатами роботи 2019 р. названо десять найпотужніших річкових терміналів України. У першій трійці – миколаївський Нібулон (перевалив 3,284 млн т вантажу), Київський (2,2 млн т) та Запорізький річкові порти (1,6 млн т).

У 2019 р. Food&Agri обирало найпродуктивніші, з найбільшим обсягом перевалки вантажу, серед 27 річкових терміналів, розташованих на Дніпрі та Південному Бузі[195].

Загалом ці термінали у 2019 р. за рік перевалили 14,4 млн т вантажів, на 17,7% більше, ніж у 2018 р. Лідерами стали компанії «Нібулон» та «Укррічфлот» (їхня сумарна частка переваленого вантажу становить 75%), однак найвища динаміка зростання у «операторів другої ліги».

Топ терміналів ВВТ у 2019 р:

– перевантажувальний термінал для перевалки зернових та олійних вантажів, м. Миколаїв («Нібулон») – 3,284 млн т,

– Київський річковий порт – 2,2 млн т,

– Запорізький річковий порт («Укррічфлот») – 1,6 млн т;

– Миколаївський річковий порт («Укррічфлот») – 1,2 млн т,

– Дніпропетровський річковий порт («Укррічфлот») – 1 млн т,

– Херсонський річковий порт («Укррічфлот») – 600 тис. т,

– філія «Вознесенська» («Нібулон») – 556,9 тис. т,

– Кременчуцький річковий порт – 487 тис. т,

[195] ТОП-10 найпотужніших річкових терміналів України.
URL: https://landlord.ua/news/top-10-naipotuzhnishykh-richkovykh-terminaliv-ukrainy/

– філія «Козацька» («Нібулон») – 408,6 тис. т,

– «Максігрейн», м.Херсон – 354,4 тис. т.

Співорганізатор «Річкового Форуму» І. Гошовський підтверджує, що упродовж останніх кількох років спостерігається поява нових гравців, які роблять інвестиції у річкову інфраструктуру. Є серед них як всесвітньовідомі бренди (наприклад, *COFCO*), так і ті, що з'явилися нещодавно, але вже змогли стати відомими на ринку («Грейн-Трансшипмент»).

«За останні п'ять років обсяги вантажів, що перевозяться Дніпром, потроїлись – з 4 до майже 12 млн тонн. Одним із головних драйверів такого зростання є агропродукція. Наприклад, у 2019 р. перевезення Дніпром зерна виросло на 54%. Можливості річкових перевезень дуже цікавлять трейдерів та агровиробників, і нові річкові термінали активно вловлюють цю сприятливу кон'юнктуру. Відтак ми прогнозуємо, що вже за результатами наступного року домінування «Нібулону» і «Укррічфлоту» в першій десятці найбільших терміналів не виглядатиме настільки тотально. Відразу три-чотири термінали інших компаній, що демонструють двократні темпи зростання, можуть увірватись у першу десятку»[196], – додає І. Гошовський.

Інноваційний розвиток річкових портів створює підґрунтя для розкриття конкурентних переваг, активованих маркетингом та логістикою кластерних утворень. Конкурентні переваги річкових портів відображають затребуваність потенціалу споживчої цінності порту відповідним сегментом ринку за певних умов його функціонування і передбачають таке[197].

1. *Географічне розташування*. Гирло річок є базою для формування суспільних відносин, у результаті взаємодії яких із природним середовищем формуються гирлові системи з концентрацією промислових виробництв із домінуючим центром. Зокрема слід враховувати локалізацію елементів

[196] Топ-10 річкових терміналів України 2019 року.-
URL: https://business.ua/uk/top-10-richkovikh-terminaliv-ukrajini-2019-roku

[197] Шандрівська О.Є., Якимишин Л.Я., Васильців Н.М.. Пошук шляхів підвищення конкурентоспроможності річкових портів в Україні. URL: http://ena.lp.edu.ua:8080/bitstream/ntb/41149/2/2017n873_Shandrovskaya_O_Ya-Search_of_ways_154-161.pdf

інфраструктури річкових портів у взаємозв'язку із зовнішніми сухопутними шляхами сполучення, наявними міськими транспортними шляхами у випадку розміщення річкових портів у зоні міст. Логістичний підхід вимагає узгодженої основної виробничої діяльності порту із перевантаження вантажів з одного виду транспорту на інший, чіткого планування та обґрунтованих логістичних рішень щодо прибуття транспорту в порт із режимом функціонування прилеглих до нього територій міст.

2. *Транспортна доступність*. Транспортна доступність, що визначається специфікою віддаленості порту відносно транспортних магістралей чи транспортного вузла (що є актуальним для сухопутного порту); можливістю досягнення певної точки простору певним маршрутом за участю річкового транспорту (доцільно застосувати метод ізохронів); чи певним рівнем доступності, притаманним конкретному порту, є відображенням стиснення географічного простору та чинником поширення конвергенції простору-часу. Транспортна доступність порту повинна визначатись з урахуванням рівнів розвитку інфраструктурних об'єктів, доступності об'єктів, що створюють відповідний попит на перевезення залежно від географічного чинника та рівня пропускної спроможності річкового порту, з урахуванням усіх видів діяльності потенційних клієнтів та їх потенційних вигод.

3. *Приналежність до міжнародних транспортних коридорів та формування логістичних кластерів*. Розвиток річкових портів, трансформація позиціонування яких розглядається у напрямі торговельний центр → центр логістичних систем у системі кластерів залежить від обсягу торговельних потоків, які проходять через порт, чисельності сформованих логістичних ланцюгів поставок за участі цього порту, рівня розгалуженості транспортної мережі (внутрішніх річкових й інших наземних шляхів сполучення, що з'єднують порти з наземною (автомобільною, залізничною, трубопровідною) інфраструктурою за їх межами. Відомо, що розвиток логістичних систем та утворення на їх основі логістичних кластерів відбувається з часовим лагом і приналежне до формування кластерів у виробничих галузях (металургійна

промисловість, агропромисловий комплекс тощо). Логістичні кластери утворюються за участю: логістичної діяльності в межах трансприкордонних територій; підприємств, що виконують адміністративні та стратегічні функції, наприклад, такі як розробка стратегії й управління логістикою на рівні агломерацій, річкових портів.

4. *Мобільність порту.* Передбачає підвищення швидкості здійснення операцій з переробки вантажу за одиницю часу (продуктивність надання послуг) та підвищення пропускної спроможності порту як центрального елементу кластерного утворення. Відомо, що підвищення пропускної спроможності порту вимагає ретельного річного, місячного та добового планування основної виробничої діяльності порту з обробки вантажів та узгодження роботи порту з іншими видами транспорту.

5. *Транспортні альтернативи*. Забезпечення належного рівня безпеки та схоронності вантажів, надійності, доступності за тарифом на перевезення та швидкості вимагають застосування логістичних, технологічних та маркетингових ініціатив із залучення клієнтів з альтернативних видів транспорту.

6. *Пріоритетність вантажопотоків*. Структуризація з визначенням першочергового обслуговування вантажів за терміном придатності та вартістю утримання вантажів на складі.

7. *Розвиток складських комплексів*. Оскільки пряма перевалка контейнерів за схемою «судно-вагон» або «судно-автомобіль» збільшує час обробки суден, перевалка відбувається через складську зону зберігання контейнерів. Основним параметром конкурентоспроможності складу є швидкість приймання і відправлення контейнерів на причальному фронті.

8. *Обслуговування суден типу «ріка-море», що розширює номенклатуру пропонованих послуг* (зокрема безперевалочне перевезення вантажів із морських басейнів у річкові й навпаки), *асортимент вантажів, що перевозяться* (генеральних, навалочних, лісу-кругляка, зернових та крупногабаритних, небезпечних, вантажів для проєктної логістики) та

географію обслуговування (за рахунок появи суден нового покоління з покращеними технічними характеристиками). Економічне обґрунтування та аналіз показників перевезень вантажів річкових та морських кореспонденцій (собівартість перевезень, валютна ефективність, рентабельність) свідчать, що на суднах типу «ріка-море» кращі економічні показники досягаються на невеликих відстанях перевезень вантажів (за однакових експлуатаційних характеристик суден).

9. *Наявність контейнерних терміналів, які забезпечують зв'язок контейнерних ліній з наземною інфраструктурою*. Основними параметрами конкурентоспроможності портового контейнерного терміналу є розмір прийнятих суден і швидкість їх обробки.

10. *Рівень пропускної спроможності порту,* який визначається запасом пропускної спроможності під'їзних шляхів сполучень, швидкістю виконання контрольних операцій перевізного процесу на в'їзді та виїзді, якістю організації робіт із навантаження і розвантаження зовнішнього транспорту, переміщенням контейнерів територією терміналу.

11. *Стимулювання створення на території портів інших вантажогенеруючих підприємств, що генерують вантажі для порту.*

У таблицях 4.13 та 4.14 наведена узагальнена інформація стосовно основних об'єктів інфраструктури і спеціалізації морських та річкових портів України.

За даними щодо об'єктів інфраструктури морських портів України (табл. 5.7) було проведене моделювання оцінки їх конкурентоспроможності з використанням функції Харінгтона[198]. У результаті було отримано, що узагальнений коефіцієнт бажаності набуває значення у діапазоні від 0,42 до 0,77, тобто оцінку «задовільно» та «добре» . Це означає, що модернізація, що сприяє покращенню даних показників (кількість причалів, їх довжина,

[198] Кудрицька Н.В. Моделювання оцінки конкурентоспроможності морських портів України з використанням функції Харінгтона. *Економічний вісник ДВНЗ «Переяслав-Хмельницький державний педагогічний університет імені Григорія Сковороди».* 2021. Вип. 48. С. 92–97. URL: https://economic-bulletin.com/index.php/journal/issue/view/35

максимальна глибина стоянки біля причалів, загальна площа складських приміщень) може істотно підвищити рівень конкурентоспроможності портів.

Таблиця 4.13

Об'єкти інфраструктури та спеціалізація морських портів України

Порти	**Кіль-кість при-чалів,** *од.*	**Довжи-на прича-лів,** *м*	**Макси-мальна глибина стоянки біля причалів,** *м*	**Загальна площа складських приміщень,** *тис. кв. м*	**Спеціалізація**
1	2	3	4	5	6
Бердянський морський порт	9	1400	8,37	118,40	Навалочні, насипні, генеральні, наливні вантажі і контейнери
Білгород-Дністровський морський порт	10	1230	6,80	156,4	Зернові, лісові, мінерально-будівельні матеріали, генеральні вантажі
Ізмаїльський морський порт	24	2619	7,50	220,80	Навалочні та насипні, тарно-штучні, контейнерні вантажі
Морський порт Чорноморськ	29	6000	14,00	602,00	Зернові, навалочні , генеральні, контейнерні вантажі, металопрокат, зріджені гази
Маріупольський морський порт	18	4200	9,75	277,80	Навалювальні, насипні, генеральні, великовагові, негабаритні наливні вантажі, контейнери
Миколаївський морський порт	15	2420	11,20	208,80	Навалювальні, насипні, зернові вантажі, пиломатеріали
Одеський морський порт	54	9000	13,50	425,07	Навалювальні, насипні, генеральні вантажі, контейнери, зріджені гази
Ренійський морський порт	30	3927	12,00	225,00	Навалювальні, насипні, генеральні, великовагові, негабаритні наливні вантажі, контейнери
Скадовський морський порт	6	900	6,00	11,30	Навалювальні, насипні, зернові, генеральні вантажі
Спеціалізований морський порт « Ольвія»	7	1900	10,50	309,40	Генеральні вантажі
Херсонський морський порт	10	1262	8,25	200,00	Навалювальні, насипні, зернові, генеральні вантажі , чорні метали, ліс, торф
Морський порт «Південний»	9	3000	25,00	187,50	Навалювальні, насипні, генеральні, великовагові, негабаритні наливні вантажі, контейнери
Усть-Дунайський морський порт	3	150	4,4	11,0	Навалювальні, насипні, зернові вантажі

Джерело: складено Кудрицькою Н.В. за: Конкурентні аспекти розвитку морських портів України. URL: http://www.nuos.edu.ua/upload/iblock/.82.pdf; ООО СИФ-СЕРВИС. URL: http://www.sifservice.com/index.php/informatsiya/porty-ukrainy/morskie-porty/item/35-pivdenny-morskoy-port

SWOT-аналіз сильних та слабких сторін, можливостей та загроз розвитку морських портів України наведено у додатку Н.

Таблиця 4.14

Об'єкти інфраструктури та спеціалізація річкових портів України

Порти	**Довжина причальної лінії,** *м*	**Максимальна глибина,** *м*	**Загальна площа складських приміщень,** *тис. кв. м.*	**Спеціалізація**
1	2		3	4
Дніпродзержинський річковий порт	340	3,3	6,1	Перевалка металопрокату, залізної руди, піску, будівельних матеріалів
Дніпропетровський річковий порт	2250	4,0	62,6	Переробка металопрокату, великовантажних контейнерів, великовагових вантажів, вугілля, коксу, піску, окатишів, мінерально-будівельних та зернових вантажів
Запорізький річковий порт	2786	4,0	85,2	Переробка руди, коксу, вугілля, металобрухту, металовиробів, добрив, глини, піску, феросплавів, бокситів
Київський річковий порт	1480	3,2	124,1	Перевалка піску, щебеню та інших будівельних матеріалів для місцевих потреб, пасажирські перевезення
Кременчуцький річковий порт	608	3,5	31,6	Навантаження/розвантаження, сепарування, кріплення і розкріплення вантажів, що перевозяться водним, автомобільним і залізничним транспортом
Миколаївський річковий порт	919	7,8	46,6	Генеральних і навалювальних вантажів. Переробляються: чорні метали, труби, окатиші, феросплави, руди, глина, селітра, вугілля, металобрухт, зернові, вантажі в пакетах, пасажирські перевезення
Нікопольський річковий порт	460	5,0	5,1	Перевалка мінерально-будівельних матеріалів, пакетовані вантажі, феросплави, металобрухт
Новокаховський річковий порт	1200	3,8	61,5	Переробка мінерально-будівельних вантажів
Херсонський річковий порт	950	7,8	12,0	Перевалка навалочних та генеральних вантажів: прокат чорних металів, ліс, боксити, металобрухт, вугілля, кокс; пасажирські перевезення
Черкаський річковий порт	792	3,6	15,3	Переробка металу, устаткування, залізобетонних виробів та ін. тарно-штучних вантажів; мінерально-будівельних вантажів; пасажирські перевезення
Чернігівський річковий порт	808	1,45	24,8	Перевалка навалочних мінерально-будівельних вантажів

Джерело : складено Кудрицькою Н.В. за:ООО СИФ-СЕРВИС. URL: http://www.sifservice.com/index.php/informatsiya/porty-ukrainy/morskie-porty/item/35-pivdenny-morskoy-port

У практиці бізнесу в умовах глобалізації відбувся зсув від «реактивного, фрагментарного та внутрішньоорганізаційного» управління до «проактивного, інтегрованого та міжорганізаційного». Головним напрямом реалізації сучасних моделей і методів у процеси діяльності та розвитку морського порту на підставі інтеграційного підходу є стратегія, що визначає практичні передумови реалізації зазначеної парадигми управління.

До стратегічних заходів формування конкурентоспроможної національної морської інфраструктури належать[199]:

1) створення інноваційної та технологічної бази портової діяльності, також запровадження організаційних та технологічних інновацій в морську інфраструктуру України;

2) поліпшення наукової та технологічної бази систем пошуково-рятувального забезпечення та безпеки морекористування та палаталізація наслідків від морських стихійних лих тощо;

3) створення спеціальної інфраструктури морекористування (логістика, гідрографія та океанографія, гідрометеорологія, геодезія, морська картографія, навігація тощо);

4) створення кадрового потенціалу морської інфраструктури, зокрема збільшення престижу морських професій, реалізація системи заходів, спрямованих на забезпечення рівноваги між попитом та пропозицією відносно спеціалістів морських професій на ринку праці;

5) піднесення туристично-рекреаційного комплексу (круїзний, екологічний, культурно-пізнавальний, паломницький, науковий та науково-експедиційний, екстремальний, проведення конференцій та семінарів, спортивний, лікувальний і загальнооздоровчий туризм);

6) забезпечення екологічної безпеки приморських територій та акваторій з акцентом на ліквідацію завданому навколишньому середовищу збитку;

[199] Конкурентоспроможність морської транспортної інфраструктури України в умовах євроінтеграції. URL: http://www.dnu.dp.ua/docs/ndc/konkyrs_stud/ES/3_3.pdf

7) збереження морської культурно-природної спадщини, інформаційно-просвітницька, наукова та видавнича діяльність, розвиток морських меморіалів, музеїв, архівів, бібліотек, колекцій, історичних міст, поселень та фортифікаційних споруд, інших рухомих і нерухомих об'єктів історико-культурної спадщини.

Динаміку ВВП у номінальних цінах, обсягів світової морської торгівлі, обсягів перевезених вантажів усіма видами транспорту (крім трубопровідного) і обсягів перевалки вантажів у морських портах України за період 2010–2019 рр. наведено у ***Додатку М.***

На основі узагальнення статистичних та аналітичних даних розвитку морських портів України, аналізу сучасних трендів розвитку морських портів та досвіду впровадження транспортної політики ЄС доходимо висновку, що сьогодні розвитку вітчизняної портової інфраструктури держава не приділяє достатньої уваги і галузь систематично стикається з невирішеними раніше проблемами. Про це свідчить скорочення обсягів перевалки вантажів у окремих морських портах України, скорочення обсягів перевалки транзитних вантажів, зниження індексів конкурентоспроможності портової інфраструктури та інші статистичні показники. В свою чергу загальне зростання обсягів перевалки вантажів у морських портах України підвищує вимоги до стану портової інфраструктури. Саме тому потребує детального аналізу виконання завдань, поставлених у Стратегії розвитку МПУ, яка є основним інструментом реалізації державної галузевої політики у сфері портового господарства.

Підсумки виконання завдань Стратегії розвитку морських портів за період 2013–2020 рр. як основного законодавчо-організаційного інструменту в галузі портового господарства на шляху до інтеграції транспортної системи України у TEN-T.

З огляду на те, що Стратегія розвитку МП була затверджена згідно з положеннями Транспортної стратегії України на період до 2020 року та не мала плану реалізації на середньостроковий період, з метою оцінки результатів виконання задекларованих на цей період завдань нами розглянуто Наказ

Міністерства інфраструктури України від 18 грудня 2015 року № 542 «Про затвердження Стратегічного плану розвитку морського транспорту на період до 2020 року», який, з поміж іншого, передбачав імплементацію законодавства ЄС.

Відповідно до цього Наказу на середньостроковий період роботу сектора було зосереджено на таких стратегічних напрямах.

1. Реформування системи державного управління галузі.

2. Реалізація ефективних форм ДПП у портах та розбудова стратегічної портової інфраструктури.

3. Розвиток електронного співтовариства, спрощення контрольних процедур, створення сприятливих умов для бізнесу.

4. Підвищення рівня безпеки мореплавства, розвиток системи пошуку та рятування, охорони навколишнього природного середовища.

Так, згідно із задекларованими до виконання на середньострокову перспективу (строком на п’ять років) стратегічних напрямів у Наказі № 542 було визначено ряд завдань, виконання яких розглянуто нами в Додатках Е, Є, Ж, З, К.

Аналіз нормативно-правових актів ЄС та України довів: на сьогодні згідно з договором про Асоціацію Україна-ЄС, Україною досі не імплементовано ряд положень Директив та Регламентів ЄС в галузі портового господарства, а саме: щодо охорони довкілля (Директива 2019/883/ЄС); безпеки мореплавства (Директиви 2002/59/ЄС, 2009/16/ЄС, 2009/21/ЄС, 2009/15/ЄС, 2005/65/ЄС; Регламенти ЄС 391/2009, 336/2006, 725/2004) та технічних характеристик інфраструктури порту та портового обладнання (Директива 2010/65/ЄС). Крім того, не розроблено та не впроваджено відповідні ІТС у морських портах України, а саме: національний сегмент SafeSeaNet, AIS та PCS. Це негативно впливає на подальшу інтеграцію транспортної системи України та морських портів, зокрема у TEN-T. Відповідно до зазначеного вище нами запропоновано такі етапи розвитку портового господарства до 2038 року.

Перший етап (2020–2025 рр.):

1) гармонізація законодавства України з законодавством ЄС. Імплементація положень директив та регламентів ЄС, ІМО та інших міжнародних організації, що є вимогою Угоди про Асоціацію Україна-ЄС;
2) удосконалення вітчизняного законодавства, прийняття ряду необхідних нормативно-правових актів, розроблення та затвердження:
   – адекватної методики розрахунку портових зборів;
   – Закону України «Про внутрішні водні шляхи»;
   – Закону України «Про залізничний транспорт»;
   – Закону України «Про державне стратегічне планування».
   – оновлення чинної Стратегії розвитку морських портів України на період до 2038 року;
3) технічна підготовка положень про створення та роботу відповідних органів згідно з вимогами ЄС та їх ухвалення на законодавчому рівні;
4) технічна розробка та експериментальне впровадження у окремих морських портах національного сегмента системи SafeSeaNet, яка відповідатиме вимогам Директив Європейського Парламенту та Ради 2010/65/ЄС від 20.10.2010 та 2002/59/ЄС від 27.06.2002;
5) технічна розробка та експериментальне впровадження в окремих морських портах системи портового співтовариства, робота якої буде спрямована на удосконалення внутрішньопортової логістики, включаючи спрощення оформлення суден, скорочення форм контролю, що застосовуються до вантажів;
6) технічна розробка інфраструктурних проєктів, пов’язаних із запланованими збільшеннями обсягів перевалки вантажів у морських портах, а також з урахуванням переорієнтації транспортних потоків через територію України та змін у зовнішньоторговельних відносинах України. Це вимагатиме модернізації портової інфраструктури, в першу чергу: днопоглиблення, з урахуванням тренду до збільшення

вантажопідйомності суден (контейнеровозів); модернізації причалів; розвитку мережі автомобільних та залізничних колій у морських портах задля збільшення їх пропускної спроможності;

7) попередня розробка технічної документації для укладання договорів про концесії у морських портах України;
8) технічна розробка та експериментальне впровадження в окремих морських портах уніфікованої системи управління екологічною безпекою європейського рівня.

Другий етап (2026–2032):

1) залучення інвестиційних ресурсів ЄС для реалізації глобальних інвестиційних проєктів у морських портах України, в тому числі за рахунок програми «Східне партнерство»;
2) виконання вимог щодо імплементації законодавства ЄС у вітчизняне сприятиме розгортанню наступних кроків з інтеграції національної транспортної системи та морських портів, зокрема у TEN-T. Скоріше за все, будуть висунуті відповідні умови щодо модернізації інфраструктури згідно з вимогами ЄС, задекларованими Регламентом (ЄС) № 1315/2013 Європейського Парламенту і Ради від 11 грудня 2013 р. «Про керівні принципи Союзу для розвитку транс’європейської транспортної мережі»;
3) впровадження національного сегмента системи SafeSeaNet у всіх морських портах України. Розробка та впровадження цієї системи дозволить національним портам інтегруватися у європейський цифровий портовий простір;
4) Впровадження уніфікованої системи управління екологічною безпекою європейського рівня у всіх морських портах України;
5) зменшення кількості техногенних катастроф в акваторії Чорного та Азовського морів, яка підпадає під юрисдикцію України. Розроблення системи ефективних заходів з ліквідації таких катастроф за рахунок

імплементації Директив та Регламентів ЄС, спрямованих на посилення безпеки у морських портах;

6) зниження показників забруднення прибережних вод у морських портах України, чому сприятиме впровадження кодексів ІМО;
7) внутрішня інтеграція з річковим транспортом, збільшення перевезень з/до морських портів річкою, внаслідок чого – збільшення перевалки вантажів у морських портах;
8) закінчення проєктів з модернізації портової інфраструктури за рахунок інвестиції програми «Східне партнерство», що сприятиме посиленню конкурентних позиції морських портів України на ринку портових послуг Азово-Чорноморського басейну;
9) оцінка проміжних результатів модернізації інфраструктури у морських портах внаслідок реалізації довгострокових договорів про концесію;
10) розширення портових послуг та створення нових робочих місць, що сприятиме регіональному розвитку.

Третій етап (2033–2038):

1) українські морські порти є лідерами та регіональними хабами з перевалки контейнерів та вантажів серед портів Азово-Чорноморського басейну;
2) українська транспортна мережа інтегрована у TEN-T, два європейські транспортні коридори продовжено через територію України;
3) у морських портах створено цифровий простір, інтегрований у європейську цифрову систему, як і у світову;
4) перевалка вантажів у морських портах України зростає за рахунок збільшення транзитних вантажів та вантажів у контейнерах;
5) забезпечення безпеки людини та довкілля у морських портах, зменшення кількості та наслідків техногенних катастроф. Сприяння енергозбереженню на транспорті;
6) морські порти посилюють регіональний та загальноекономічний розвиток України.

РОЗВИТОК КОНКУРЕНЦІЇ В ІНФРАСТРУКТУРІ СИСТЕМИ ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ ТВЕРДИМ ПАЛИВОМ

5.1. Розвиток вугільної галузі та її конкурентного середовища у світі

Передумовою реформування вугільної промисловості у світі та зміни її ролі в енергетичній політиці багатьох країн стало підвищення рівня конкуренції в галузі та надмірне забруднення навколишнього середовища. Нові технології призвели до того, що вугільні підприємства державної форми власності втрачали конкурентні позиції порівняно з приватними, наслідком чого стало скорочення фінансування державних шахт, страйки шахтарів, у результаті чого уряди країн були вимушені приймати **антикризові рішення** – здійснення реструктуризації і приватизації у галузі з метою підвищення їх конкурентоспроможності.

Основними причинами структурної та економічної перебудови вугільної галузі у світі стали:

– складні гірничо-геологічні умови видобутку та екологічний пріоритет в енергетичній політиці (Німеччина, Франція, Велика Британія);

– структурна перебудова економіки, перехід від планової до ринкової економіки (Росія, Польща, Казахстан, Україна);

– розробка нових родовищ вугілля з метою збільшення видобутку, особливо це стосується видобутку відкритим способом (Китай, Канада, ПАР).

– неконкурентоспроможність вугілля у порівнянні з іншими видами енергії (США).

Ключовими питаннями аналізу стану і розвитку конкуренції є оцінка сформованого інституту приватної власності, можливостей іноземних компаній щодо купівлі активів та існування певних обмежень для цього (цінових, концентрації активів в одних руках тощо).

Розглянемо **досвід трансформацій інституту власності** у сфері вуглевидобування в окремих країнах світу, який є дуже різним. У кожній вуглевидобувній країні він має свої особливості залежно від економічної системи, обраних пріоритетів соціально-економічної, енергетичної та екологічної політики, наявності й масштабності покладів вугілля та інших енергоносіїв, складності гірничо-геологічних умов вугільних родовищ, ефективності управління вуглевидобувними підприємствами та галуззю в цілому тощо.

Головним об'єктивним фактором розвитку вуглевидобування є наявність покладів вугілля. Україна посідає сьоме місце в світі та володіє 3,2% світових доведених запасів вугілля (табл. 5.1), країни Євросоюзу – 7,3% (суттєві запаси мають лише Німеччина і Польща – 3,3% і 2,6% від світових запасів відповідно). У порівнянні запаси вугілля в Україні у 5,4 раза більші, ніж в Євросоюзі у розрахунку на одного мешканця, або у 25,7 раза – на одиницю валового внутрішнього продукту за ПКС.

США займають перше в світі місце за покладами вугілля, друге – за видобутком і сьоме – за його експортом. При нинішньому рівні видобутку балансових запасів вугілля достатньо на 350–400 років. Розміщення запасів дуже сприятливе як за геологічними параметрами (глибина залягання відносно невелика – до 450 м на Заході і до 900 м в Аппалачському басейні, велика потужність вугільних пластів), так і відносно основних споживачів. Середня відстань між районами видобутку і споживачами (в основному ТЕС) становить від 100 до 320 км. Найбільш значні запаси вугілля (понад 80%) зосереджені в семи штатах: Вайомінгу, Кентуккі, Іллінойсі, Пенсільванії, Колорадо, Алабамі і Техасі. Родовища вугілля розміщуються по території країни досить рівномірно, переважають запаси кам'яного вугілля. Так, з 49 континентальних штатів 41 має вугільні родовища різної якості та об'єму. У Пенсільванії зосереджено 95% антрацитів країни, в Північній Дакоті – майже 70% бурого вугілля. Для вугільної промисловості США характерна <u>висока виробнича концентрація</u> – на частку 53 найбільших шахт і розрізів припадає

60% видобутку. У штаті Вайомінг знаходяться дев'ять із десяти найбільших кар'єрів. Усі вуглевидобувні підприємства перебувають у приватній власності.

Таблиця 5.1

Доведені запаси вугілля по країнах світу, *млрд т*

Країна	Доведені запаси вугілля (на кінець 2020 р.)			
	Всього	в тому числі		*% від світових запасів*
		антрацит і кам'яне	буре	
Світ, вього	**1074,1**	**753,6**	**320,5**	**100,0**
в тому числі:				
США	248,9	218,9	30,0	23,2
Росія	162,2	71,7	90,4	15,1
Австралія	150,2	73,7	76,5	14,0
Китай	143,2	135,1	8,1	13,3
Індія	111,1	106,0	5,1	10,3
Індонезія	34,9	23,1	11,7	3,2
Україна	**34,4**	**32,0**	**2,3**	**3,2**
Казахстан	25,6	25,6	-	2,4
Туреччина	11,5	0,6	11,0	1,1
ПАР	9,9	9,9	-	0,9
Нова Зеландія	7,6	0,8	6,8	0,7
Бразилія	6,6	1,5	5,0	0,6
Канада	6,6	4,3	2,2	0,6
Колумбія	4,6	4,6	-	0,4
В'єтнам	3,4	3,1	0,2	0,3
Євросоюз	**78,6**	**25,5**	**53,1**	**7,3**
в т.ч.: країни ЄС				
Німеччина	35,9	-	35,9	3,3
Польща	28,4	22,5	5,9	2,6
Чехія	3,6	1,1	2,5	0,3
Угорщина	2,9	0,3	2,6	0,3
Греція	2,9	-	2,9	0,3
Болгарія	2,4	0,2	2,2	0,2
Іспанія	1,2	0,9	0,3	0,1

Примітка: через різну якість вугілля для можливості міжнародних порівнянь видобуток і споживання наведено в умовному вимірі - у млн. т н.е.
Джерело: складено за даними BP Statistical Review of Energi.

В енергетичному балансі США частка вугілля становить 10,4%, нафти – 37,2%, гідроенергії – 2,6%, природного газу – 33,8%, атомної – 8,5%, відновлювальних джерел енергії – 7,5% (табл. 5.2).

Досвід США щодо реструктуризації вугільної промисловості характеризується корпоратизацією сектора, оскільки шахти традиційно перебували у приватній власності. Злиття та поглинання компаній позитивно впливають на фінансовий стан вугільних шахт.

Таблиця 5.2

Структура споживання первинних енергоресурсів в світі, %

Країна	Нафта		Природний газ		Вугілля		Атомна енергія		Гідро-енергія		Відновлю-вальні джерела енергії	
	2010	2020	2010	2020	2010	2020	2010	2020	2010	2020	2010	2020
Всього в світі	33,6	30,9	23,8	24,5	29,6	26,8	5,2	4,3	6,5	7,3	1,3	6,2
в тому числі:												
США	37,2	36,7	27,2	33,8	23,0	10,4	8,4	8,5	2,6	3,0	1,7	7,5
Росія	21,4	21,9	53,9	52,8	13,6	11,4	5,6	6,8	5,5	7,0	0,0	0,1
Китай	17,6	19,5	4,0	8,2	70,5	55,8	0,7	2,3	6,7	8,5	0,5	5,8
Австралія	36,0	32,8	23,1	27,0	36,7	29,4	0,0	0,0	2,9	2,4	1,3	8,4
Індія	29,7	28,2	10,6	6,8	52,9	54,1	1,0	1,3	4,8	4,8	1,0	4,9
Україна	**9,8**	**13,3**	**39,8**	**32,0**	**30,9**	**28,9**	**17,1**	**20,9**	**2,5**	**2,2**	**0,0**	**2,8**
Казахстан	17,1	20,4	31,2	21,7	49,6	54,0	0,0	0,0	2,0	3,2	0,0	0,7
ПАР	21,0	19,5	2,8	2,9	73,4	71,9	2,5	2,6	0,2	0,1	0,1	3,1
Колумбія	34,0	32,1	25,4	27,3	11,9	9,9	0,0	0,0	28,3	27,2	0,5	3,6
Канада	32,3	29,8	26,7	29,5	7,4	3,8	6,4	6,4	26,2	26,4	1,1	4,1
Індонезія	42,6	33,3	25,9	16,7	28,1	40,2	0,0	0,0	1,8	2,8	1,5	7,0
Японія	40,2	37,9	17,0	21,9	24,7	26,7	13,2	2,3	3,8	4,3	1,0	7,0
Великобри-танія	35,2	33,3	40,4	37,2	14,9	2,9	6,7	6,5	0,4	0,9	2,4	19,2
Євросоюз	**38,2**	**35,5**	**25,6**	**24,0**	**15,6**	**10,5**	**12,0**	**10,9**	**4,8**	**5,7**	**3,9**	**13,5**
в т.ч.:країни ЄС												
Польща	27,4	31,5	13,4	18,6	56,3	42,2	0,0	0,0	0,8	0,5	2,0	7,3
Німеччина	36,0	34,2	22,9	25,4	24,0	14,6	10,0	4,7	1,4	1,4	5,8	19,7
Франція	33,1	30,3	16,7	16,5	4,8	2,2	38,4	36,2	5,7	6,5	1,3	8,3
Італія	42,5	35,6	39,8	41,1	8,0	3,6	0,0	0,0	6,5	7,3	3,2	12,4
Чехія	22,3	23,2	20,3	19,1	38,8	32,9	15,4	17,1	1,9	1,3	1,4	6,4
Іспанія	49,8	42,7	20,7	22,6	5,5	2,4	9,3	10,2	6,4	5,6	8,3	16,5
Швеція	28,7	23,8	2,8	2,1	4,0	3,1	26,2	20,1	29,9	30,6	8,4	20,4
Фінляндія	35,7	31,3	12,1	6,6	15,8	10,0	17,9	18,9	10,9	13,3	7,6	19,9

Субсидування підприємств не відбувається, діяльність компаній регулює антимонопольне законодавство та акти щодо регулювання компаній-постачальників енергоносіїв.

Вугільна промисловість США в останнє десятиліття перебуває в кризовому стані – «сланцева революція», низькі ціни на газ та посилення контролю за викидами парникових газів уже призвели до закриття вугільних електростанцій та шахт[200]. Департамент праці США із 2009 р. здійснює

[200] Energy Policies of IEA Countries. United States of America Review / International Energy Agency, OECD/IEA. 2007. P. 135–136. URL: http://www.iea.org/publications/freepublications/publication/name,3728,en.html.

державну підтримку сімей, які втратили роботу через закриття шахт, до їхнього остаточного працевлаштування. Політика держави все ж передбачає скорочення розробки нових родовищ у майбутньому під впливом зміни клімату, що супроводжується новими екологічними нормами міжнародного співтовариства. Основними цілями діяльності в цій сфері є:

– створення сприятливих умов для компаній, що займаються технологіями уловлювання та зберігання вуглецю зазвичай з великих точкових джерел (Carbon Capture and Sequestration, CCS);

– створення екологічної нормативно-правової бази на основі передових технологічних стандартів для залучення інвесторів у галузь та безпеки навколишнього середовища;

– завершення проєкту FutureGen – будівництва першого у світі заводу з переробки вугілля, що не забруднює атмосферу і є досить конкурентноспроможним в умовах політики низьковуглецевого розвитку.

Китай є найбільшим виробником і споживачем вугілля, на нього припадає 47% світового виробництва і 50% світового споживання вугілля. Обсяг доведених запасів вугілля становить 143,2 млрд т. Гірничо-геологічні умови досить складні, частка вугілля, що видобувається відкритим способом, становила всього 5% від загального обсягу видобутку. У 2014 р. у Китаї було зафіксовано перший за останні 15 років спад виробництва вугілля, який досяг майже 2,5%.

В енергетичному балансі частка вугілля становить 55,8%, нафти – 19,5%, гідроенергії – 8,5%, газу – 8,2%, атомної – 2,3%, відновлювальних джерел енергії – 5,8%. Галузева структура споживання вугілля така: енергетика – 55%; металургія – 13%; будівництво – 13%; хімічна промисловість – 5%; інші галузі – 14%[201].

Вугільна промисловість на початок 2016 р. була представлена 9624 шахтами і сконцентрована переважно в Південному і Південно-Східному

[201] China’s Coal Supply and Future Development / Asia Pacific Energy Research Centre. URL: http://aperc.ieej.or.jp/file/2015/4/24/ 4._China_s_Coal_Supply_and_Future_Deve lopment.pdf

Китаї. Головним вугледобувним регіоном є провінція Шаньсі, де знаходяться найбільші державні вугільні шахти.

З метою інтенсифікації виробництва вугілля Китай проводить ліквідацію шахт з відсталими і застарілими виробничими потужностями. З 2010 р. було закрито 5920 неефективних вугільних шахт загальною потужністю 430 млн т, при цьому кількість малих вугільних підприємств скоротилася з 21,0 тис.од. у 2005 р. до 4,8 тис. од. у 2014 р. У 2015 р. було закрито понад 1,3 тисяч підприємств і малих шахт, які мали потужність менше 300 тис. т на рік[202].

Для оптимізації структури виробництва вугілля на початку 2000-х років було розгорнуто будівництво великих сучасних вугільних шахт. Проте з 2016 року Китай призупинив відкриття нових вугільних шахт протягом наступних трьох років у зв'язку з кризою перевиробництва і складною ситуацією в навколишньому середовищі. Наразі 67% загального обсягу видобутку вугілля припадає на крупні, 21% – на середні, 12% – на малі підприємства. В цілому на 53 вугільні компанії в Китаї припадає приблизно 80% від загального обсягу видобутку вугілля в країні[203].

Найбільші державні вугільні компанії в Китаї включають шахти, гірничо-збагачувальні фабрики, підприємства гірничого машинобудування, наукові інститути та лабораторії (зокрема, національна лабораторія «чистого» вугілля в Shaanxi Coal & Chemical Industry Group Co., Ltd), електростанції, хімічне і коксохімічне виробництво.

Китайський досвід реструктуризації характеризується акцентуванням уваги на закритті малих вугільних шахт, в яких зайнято значне число шахтарів-мігрантів. Підприємства поступово переходили у приватну власність або в акціонерну, держава отримувала 50% акцій та проводила політику залучення інвестицій у галузь. Ураховуючи вікову структуру

[202] Chang L. Over 1,000 coal mines in China to be shut down. *Chinadaily.* URL: http://www.chinadaily.com.cn/china/2016- 01/17/content_23120259.htm

[203] China 52 coal firms output exceeding 10 mln t in 2014 / China Coal Resource. URL: http://en.sxcoal.com/0/132015/Data Show.html

робочої сили в Китаї, під звільнення підпадали насамперед молоді шахтарі, можливості для дострокового виходу на пенсію державою обмежувалися. Набагато важливішим було надання освіти та професійної підготовки звільненим шахтарям, що сприяло пошуку ними роботи з аналогічними доходами як у вугільній галузі.

Як стратегію реформування вугільної галузі Китаю можна розглядати напрями з комплексної переробки вугілля для виробництва нових видів продукції з високою доданою вартістю, але попит на вугілля при цьому знижуватиметься, враховуючи зростання поновлюваних джерел енергії.

Так, фахівець Китайської академії наук Huang Qili виділяє такі стратегічні пропозиції щодо розвитку вугільної галузі, як: впровадження «чистих» технологій використання вугілля в енергетиці; інтеграція промисловості з переробки вугілля в області хімічних речовин і вугільної енергетичної промисловості для забезпечення найбільш ефективного використання вугілля; спільна розробка енергії з викопного палива та відновлюваних джерел для створення гібридних систем харчування[204].

Начальник відділу вугілля при Державному управлінні у справах енергетики Китаю Li Haofeng виділив такі напрями роботи вугільної та енергетичної галузей, як: диверсифікація розвитку енергетичної галузі, оптимізація системи чистого і високоефективного використання вугілля, інтеграція вугільної галузі та електроенергетики; розробка екологічних напрямів розвитку вуглевидобування, що відповідають світовим тенденціям і стандартам у цій сфері; оновлення технології, схем виробництва, бізнесмоделей, просування технологічної революції сектора; посилення ринкової орієнтації вугільної галузі, прискорення створення торгових майданчиків для цього ринку, вдосконалення механізму ціноутворення;

[204] Qili H. The Development Strategy for Coal-Fired Power Generation in China. *The Official Journal of the world coal industry*. URL: http://cornerstonemag.net/the-developmentstrategy-for-coal-fired-power-generation-inchina/

просування міжнародного співробітництва в цій сфері, зміцнення зв'язків із великими країнами – виробниками і споживачами вугілля[205].

Голова Китайської асоціації вугледобувних підприємств Wang Xianzheng вважає, що зараз в секторі не може реалізовуватись завдання нарощування виробничих потужностей і темпів видобутку, пріоритет необхідно віддати якості, ефективності, інтенсивної моделі зростання. На його думку, вугілля в Китаї ще довго залишатиметься основним паливом для виробництва енергії. Незважаючи на зниження його відносної частки, попит на нього зростатиме разом із впровадженням високоефективних технологій очищення і виробництва[206]. Останнє твердження вимагає подальшого обґрунтування з урахуванням того, що падіння попиту на вугілля на світовому ринку стимулюватиме Китай інтенсивно розвивати відновлювальну енергетику, а видобуток вугілля при цьому буде скорочуватися, що теж є елементом глобального тренду політики низьковуглецевого розвитку.

В **Австралії** підприємства вугільної галузі до 1992 р. перебували у державній власності, однак як прибутковість, так і конкурентоспроможність підприємств почала знижуватися і було прийнято рішення про приватизацію – до кінця 1994 р. усі підприємства галузі перейшли в корпоративну власність. За рахунок економії на масштабах було знижено постійні витрати на оплату праці завдяки скороченню персоналу, раціоналізовано план транспортування вугілля[207]. Основні компанії, що здійснювали реструктуризацію австралійської вугільної промисловості, це – BHP Billiton, Rio Tinto, Anglo American та Glencore + Xstrata[208]. Хоча рух цих

[205] Угольная революция в КНР. URL: http://russian.news.cn/2015-10/29/c_13476 2212.htm
[206] Там само.
[207] Energy Policies of IEA Countries. Australia Review / International Energy Agency, OECD/IEA. 2012. URL: http://www.iea.org/publications/freepublications/publication/name,46273,en.html
[208] Mimuroto Y., Kimura T., Koizumi K. Restructuring of the Coal Industry in Australia / Institute of Energy Economics. Japan, 2004. URL: http://eneken.ieej.or.jp/en/data/pdf/235.pdf

компаній у бік злиття та поглинань в Австралії і має свої відповідні особливості, можна виділити два їх основні напрями:

– перший – це раціоналізація управління, у тому числі скорочення витрат на видобуток;

– другий – визначити, чи буде компанія спроможна (для забезпечення свого майбутнього економічного зростання через концентрацію і роботу в напрямі реструктуризації корпоративної організації) втримати свої позиції на світовому ринку вугілля в умовах значних коливань цін.

Тому державна політика стосовно вугільної галузі була спрямована на:

– проведення чіткої та стабільної політики оподаткування, уникнення невизначеності, що могло призвести до негативних змін інвестиційного середовища;

– здійснення моніторингу розвитку інфраструктури територіальними органами управління, щоб уникнути дефіциту кадрів у майбутньому при збільшенні кількості вуглевидобувних підприємств;

– координацію і контроль територіальними органами управління щодо відповідності видобутку екологічним стандартам регіону та охороні навколишнього середовища.

Так, наприклад, у період з 1998 р. по 2000 р. реструктуризацію в Австралії шляхом злиття і поглинань вугільних підприємств здійснювали такі глобальні промислові конгломерати, як BHP Billiton (Австралія), Rio Tinto (Австралія / Велика Британія), Xstrata (Швейцарія / Австралія), що дозволило скоротити витрати на видобуток, а також утримати позиції на світовому ринку в умовах коливання цін на вугілля[209]. В результаті проведених реформ місцевими підприємствами в Австралії також стали управляти японські і корейські корпорації.

Подібний досвід реформування вугільної галузі застосовувався і в **ПАР,** де основні активи у вуглевидобутку мають транснаціональні компанії:

[209] Mimuroto Y., Kimura T., Koizumi K. Restructuring of the Coal Industry in Australia / Institute of Energy Economics. Japan, 2004. URL: http://eneken.ieej.or.jp/en/data/pdf/235.pdf

Exxaro Resources (ПАР), Anglo American PLC (Велика Британія / ПАР), Sasol Limited (ПАР)[210].

В **Європі** більшість країн – Бельгія[211], Італія, Ірландія, Нідерланди, припинили видобуток через вичерпаність покладів, складні гірничо-геологічні умовами видобутку, а також високу собівартість видобутку. Видобуток поступово скорочується і в інших європейських країнах, з причини наявності більш дешевого імпорту галузь стає неконкурентоспроможною і потребує значного державного фінансування.

У **Великій Британії** вугільні підприємства були приватизовані, потім націоналізовані, а у 50-х роках XX ст. прийнято рішення про реструктуризацію галузі та зниження рівня державного фінансування до повного його припинення у 2002 р. Динаміка закриття шахт була такою: із 958 діючих шахт залишилось 50 у 1992 р. та 34 шахти у 2007 р., одночасно приймалися програми з розвитку шахтних регіонів, виплачувалася допомога шахтарям через British Coal. Підготовлено програму «Робота та кар'єра», що забезпечувала перепідготовку та працевлаштування колишніх шахтарів. Агенство запропонувало структурований підхід до цього процесу, що передбачав[212]:

– створення «магазину робітників» на базі шахт, що закривалися;

– організації інтерв'ю для кожного шахтаря із безпосереднім фахівцем центру;

– ідентифікацію професійних навичок у працівника;

– пошук роботодавця, якому необхідні такі професійні навички;

– зіставлення наявних навичок з існуючими вакансіями.

[210] Ebernard A. The future of South African Coal: market, investment and policy challenges. URL: http://pesd.fsi.stanford.edu/sites/default/files/WP_100_Eberhard_Future_of_South_African_Coal.pdf

[211] Energy policies of IEA Countries. Belgium Review / International Energy Agency, OECD/IEA. 2009. URL: http://www.iea.org/publications/freepublications/publication/name,3949,en.html

[212] Energy policies of IEA countries. United Kingdom Review / International Energy Agency, OECD/IEA. 2012. URL: http://www.iea.org/publications/freepublications/publication/name,46278,en.html

Були створені агентства регіонального розвитку з відновлення шахтних територій та залучення інвестицій у розвиток інфраструктури (до 1,5 млрд дол. США на рік з 1998 р.). Станом на 2012 р. на 21 шахті країни працювало 5 тис. робітників. У 2015 р. припинила роботу остання глибока шахта у Келлінглі на півночі країни, шахтарям було виплачено компенсацію в 12 середніх місячних окладів. Однак продовжують працювати кілька вугільних кар'єрів, які перебувають у приватній власності. До 2025 року мають бути виведені з експлуатації всі вугільні електростанції, на яких немає обладнання для зниження викидів шкідливих речовин, що може стати додатковим чинником згортання вуглевидобутку в країні. Агенство з вугілля Великої Британії наразі працює над проєктами чистих вугільних технологій та підземної газифікації, що, як ми розуміємо, є складовою політики низьковуглецевого розвитку.

Вугільні шахти у **Франції** були націоналізовані в 1945 р. і функціонували під керівництвом компанії «Шарбонаж де Франс»[213], яка здійснювала господарську діяльність за рахунок державного фінансування і припинила діяльність у 2008 р. – усі шахти під її керівництвом було закрито, проведено заходи з рекультивації земель та працевлаштування звільнених шахтарів. У 2012 р. Національне агентство із забезпечення прав шахтарів продовжувало надавати соціальну підтримку понад 200 тис. робітників галузі, його діяльність потребувала державної допомоги обсягом близько 700 млн євро на рік і з часом знизилася. У 2011 р. державна допомога вугільному сектору поширилася також і на захист навколишнього середовища. Відновлення територій видобутку досі вважається одним із пріоритетних завдань, включаючи реабілітацію ландшафтів, очищення забруднених ґрунтових вод, а також підвищення рівня безпеки навколо закритих шахт. Отже, основними особливостями реформування вугільної промисловості у Франції були:

[213] Ликвидация французской государственной угольной компании. Зарубежная панорама. *Уголь*. 2008. № 10. С. 69.

– довгостроковий підхід, необхідний для адаптації економіки та шахтарів;

– розроблення програм соціальної підтримки шахтарів та економічно-соціального розвитку шахтних регіонів[214];

– одночасно із реструктуризацією проводилася диверсифікація джерел енергії – заміна на ядерне паливо, нафту та газ. І це теж можна віднести до політики низьковуглецевого розвитку.

У **Німеччині** до 1959 року налічувалося понад 170 шахт, видобуток кам'яного вугілля досяг максимуму у 1956 році – 151,4 млн т і становив понад 140 млн т до 1964 року. Саме у цей період уряд розпочав системну реструктуризацію промислового виробництва, в тому числі вугільної промисловості. Стратегія уряду була спрямована на державну підтримку шахт, які виконували містоутворюючу функцію, адже їх закриття мало би значні негативні соціальні наслідки. Також політика уряду була спрямована на організацію збуту вугілля металургійним підприємствам, закриття шахт супроводжується профпереорієнтаційним навчанням та раннім виходом на пенсію працівників. Реалізовувалися проєкти з відновлення шахтних територій, залучення інвестицій в оновлення технологій, пільгове оподаткування.

Субсидування вугільної галузі припинилось у 2018 р, коли закрили дві останні шахти, тобто видобуток кам'яного вугілля підземним способом було повністю згорнуто. Загалом реструктуризація вугільної галузі проводилась упродовж 54 років. Наразі в Німеччині здійснюється видобуток лише бурого вугілля (хоча воно й має значно нижчу теплотворну спроможність порівняно з іншими видами палива (газом, мазутом, кам'яним вугіллям), який використовується для виробництва електроенергії. Запаси бурого вугілля в Німеччині є найбільшими в Західній Європі, воно залягає на невеликій глибині, видобувають його переважно маловитратним відкритим

[214] Energy Policies of IEA Countries. France Review / International Energy Agency, OECD/IEA. 2009. URL: http://www.iea.org/publications/freepublications/publication/name, 3901,en.html

способом. Рівень самозабезпечення вугіллям зменшився з 95% у 1990 р. до 60% у 2010 р. і до 56% у 2020 р. Частка вугільної генерації в загальних обсягах виробництва електроенергії останніми роками становила близько 28% (табл. 5.3).

Таблиця 5.3

Частка виробництва електроенергії з використанням вугілля в світі, *%*

Країна	1990	2000	2010	2015	2018	2019	2020	2021
Світ, всього	**37,3**	**38,5**	**40,0**	**38,7**	**37,9**	**36,5**	**35,1**	**36,0**
в тому числі:								
США	53,4	52,5	45,5	33,8	28,0	23,8	19,7	22,2
Росія	14,5	20,0	16,0	14,9	15,9	16,8	16,2	17,7
Австралія	79,3	83,1	70,1	63,9	59,6	56,4	53,9	51,4
Китай	71,0	78,2	76,9	69,6	66,5	64,7	63,3	62,6
Індія	66,6	68,3	68,6	76,1	75,9	73,9	72,0	74,1
Індонезія	29,5	36,4	40,3	53,3	56,4	59,1	62,0	61,4
Україна	**38,2**	**30,0**	**36,9**	**34,5**	**30,7**	**29,5**	**27,2**	**23,6**
Казахстан	71,1	69,5	80,7	69,1	69,8	69,3	63,9	60,6
Туреччина	35,1	30,6	26,1	29,1	37,2	37,1	34,5	31,3
ПАР	н.д.							
Канада	17,1	19,0	13,8	9,4	7,7	7,4	6,0	6,0
Євросоюз	**36,7**	**31,1**	**24,8**	**25,3**	**21,3**	**16,4**	**13,3**	**15,2**
в т.ч.: країни ЄС								
Німеччина	56,7	50,6	41,6	42,1	35,6	28,2	23,5	27,8
Польща	96,1	95,0	87,8	80,6	78,4	73,8	69,6	73,1
Іспанія	39,9	36,0	8,0	18,7	14,1	5,3	2,3	2,2
Велика Британія	64,6	31,8	28,2	22,4	5,1	2,1	1,8	2,1

Джерело: складено за даними BP Statistical Review of Energi.

Основними завданнями на сучасному етапі реструктуризації є:

– контроль за процесом закриття шахт у межах директив ЄС;

– уточнення ролі, яку CCS-технології відіграють у зниженні викидів CO_2;

– розгляд усіх аспектів екологічної безпеки вугілля для електростанцій щодо дотримання цілей захисту клімату і, водночас, оцінка нових моделей на ринку енергоресурсів[215]. По суті все це теж відносять до складових низьковуглецевого розвитку.

[215] Energy Policies of IEA Countries. Germany Review / International Energy Agency, OECD/IEA. 2007. URL: http://www.iea.org/publications/freepublications/publication/name,3724,en.html

У **Польщі** запаси вугілля зосереджені у трьох родовищах, до 1989 р. шахти перебували у власності держави, однак у 1993 р. Міністерством вугільної промисловості було створено сім акціонерних холдингових компаній, закрито збиткові шахти, встановлено ринкові ціни на вугілля, загалом на реструктуризацію було витрачено 89 млн євро. За останні 15 років на дві третини скоротили кількість персоналу на шахтах, при цьому внаслідок модернізації підвищилась продуктивність шахт приблизно у два рази – в одному вибої зараз видобувають в середньому 3000 т вугілля на добу (в Україні – близько 750 т/добу).

Згодом було прийнято рішення про вертикальну інтеграцію компаній, у результаті злиттів на ринку залишилося п’ять компаній. За останній час у вугільній галузі досягнуто пристойного рівня управління (мається на увазі ефективна діяльність шахт компанії «Польська вугільна група»), зменшено витрати на видобуток вугілля, уведено нові технології, в тому числі на теплових електростанціях, змінено бізнес-підхід. Технічні та організаційні перетворення зумовили видобуток вугілля в достатній кількості, що відіграватиме істотну роль, у тому числі й стратегічну, в польській економіці та енергетиці.

Напрямами подальшого реформування вугільної галузі є:

– забезпечення енергетичної безпеки країни шляхом задоволення внутрішнього попиту на вугілля, забезпечення стабільних поставок вугілля відповідних стандартів якості;

– застосування ефективних та з низьким рівнем забруднення атмосфери технологій використання вугілля в енергетиці, у тому числі газифікації вугілля;

– використання сучасних технологій у вугільній промисловості з метою підвищення конкурентоспроможності, безпеки праці та охорони навколишнього середовища, а також створення основи для технологічних і наукових досліджень;

– максимальне використання газу метану з вугільних родовищ.

У **Казахстані о**бсяг доведених запасів вугілля становить 25,6 млрд т.

Наразі видобуток здійснюють 33 компанії (5 іноземних та 28 вітчизняних), практично всі з них є підрозділами потужних енергетичних і металургійних структур. Уся вугільна галузь Казахстану приватизована, держава має лише частку у 50% у ТОВ «Богатир Комір» (видобуває близько 39% вугілля в країні), що входить до Державного холдингу «Самрук-Енерго». Розвиток відбувається в основному за рахунок іноземних інвестицій.

Велика частина запасів зосереджена на родовищах Північного (Тургайский вугільний басейн) і Центрального Казахстану – у Карагандинському, Екібастузькому, Майкубенскому і Теніз-Коржінкольскому вугільних басейнах, а також родовищі Шубарколь і ряді інших родовищ. У Карагандинському басейні середня товщина вугільних пластів – 1–3,5 м, в Екибастузськом басейні – 130–200 м. Глибина залягання становить в середньому 200–800 м. На родовищах видобуток ведеться в основному відкритим способом, приблизно 90% припадає на енергетичне вугілля.

У 2020 р. у споживанні первинних енергоресурсів частка вугілля становила 54,0%, нафти – 20,4, природного газу – 21,7, гідроенергії – 3,2%, відновлювальних джерел енергії – 0,7%.

Власне вугілля в Казахстані забезпечує виробництво понад 60% обсягів електроенергії, повністю задовольняє потреби коксохімічного виробництва, комунально-побутового сектора і населення. Основна частка видобутого енергетичного вугілля спрямовується на ТЕС Казахстану – 51%, на експорт – 31%, а решта – на комунально-побутові потреби населення (13%) і промислові підприємства (5%).

Запаси коксівного вугілля становляють 5,2 млрд т, вугілля високої якості, переважно марок К (коксівне) і КЖ (коксове жирне). Видобуток коксівного вугілля зосереджено в Карагандинському вугільному басейні, запаси якого становлять основу металургійної промисловості країни.

Ринок коксівного вугілля на 95% формує компанія «АрселорМіттал». Основна частка видобутого коксівного вугілля (приблизно 95%) проходить процедуру збагачення, після чого 70% концентрату спрямовується для забезпечення власних потреб у коксі, решта йде на експорт в Україну і Росію.

У довгостроковій перспективі для Казахстану привабливою і великою базою розвитку вугільної промисловості вважається Тургайский басейн (21% від запасів енергетичного вугілля), де основні запаси становить буре вугілля, що характеризується середньою зольністю – 26%, низьким вмістом сірки (0,9–1,1%) і високим вмістом летких речовин – 49%. Незважаючи на низьку теплотворну здатність (2900–3500 ккал/кг), завдяки можливості видобувати вугілля відкритим способом собівартість видобутку може бути низькою.

Ряд вугледобувних підприємств Казахстану займає монопольне або домінуюче становище в галузі (ТОВ «Богатир Комір», ТОВ «Каражіра ЛТД», АТ «Шубарколь Комір», ТОО «Майкубен-Вест», УД «Борло» корпорації «Казахмис»). Ці підприємства, а також найбільший виробник енергії та вугіллі АТ «Євроазіатська енергетична корпорація» на засіданні Агентства щодо захисту конкуренції в 2009 р були включені до державного реєстру для обмеження можливих зловживань поставок вугілля для генерації теплової та електричної енергії.

Незважаючи на досвід успішних реформ з боку держави по формуванню ефективних інтегрованих компаній, ці процеси часто супроводжувалися корупцією, що характерно для пострадянських країн. У цьому контексті слід відзначити тіньові схеми розподілу доходів між представниками влади і лояльними їй бізнесовими структурами, підкуп урядовців з боку іноземних інвесторів, які володіють великими транснаціональними компаніями.

Вугілля Казахстану загалом має низьку якість і недостатній рівень збагачення, особливо енергетичного. Комплексна переробка вугілля відноситься до категорії стратегічно важливих напрямів як для розвитку вугільної галузі, так і для всієї енергетичної системи. Вугілля розглядається

не тільки як паливо для електростанцій з вироблення електроенергії і тепла, а й як сировина для вуглехімічного виробництва, що дає можливість перетворити його у продукцію з високою доданою вартістю. Найбільш перспективним напрямом переробки вугілля є розвиток вуглехімічної галузі за напрямом виробництва метанолу та синтетичних вуглеводнів методами газифікації.

Також як пріоритетний напрям для подальшого функціонування галузі розглядається промисловий видобуток метану з вугільних пластів.

Низька якість вугільної продукції, високі витрати на транспортування залізничним транспортом є факторами, що стримують розвиток галузі. Однак через те, що вугілля в Казахстані є головним енергоресурсом, його видобуток зберігається на відносно стабільному рівні.

Узагальнюючи наведений вище досвід реструктуризації і розвитку конкурентного середовища на ринку вугілля можна зробити такі висновки **щодо можливостей його використання в Україні.**

В Австралії, США, Канаді, Венесуелі, Індонезії, де вугільні родовища мають сприятливі гірничо-геологічні умови, підприємства вугільної галузі перебувають у приватній власності та є досить дохідними.

В європейських країнах, як і в Україні, де вугільні родовища характеризуються складними гірничо-геологічними умовами, вуглевидобування багатовитратне і, як правило, не може здійснюватися без державної підтримки, проведено реструктуризацію галузі. У Бельгії, Нідерландах, Португалії та Франції цю галузь згорнуто через збитковість.

Корисним для України є досвід Польщі. Вугілля, як і раніше, є основним джерелом **енергії** (частка вугільної генерації електроенергії становить понад 73%, див. табл. 5.3), і можливості в найближчі роки змінити польську енергетику так, щоб відмовитися від вугілля, немає[216].

[216] Мифы и факты о польском угле. URL: http://www.radiopolsha.pl/6/249/Artykul/293544

Також для України прийнятним є **німецький досвід**, коли найбільш збиткові малоперспективні шахти закриваються поступово, а перспективні – приватизуються, модернізуються, виводяться на рентабельний рівень функціонування.

Корисним є і **американський досвід** в частині пасивної консервації шахт зі зберіганням доступу до невідпрацьованих запасів вугілля на випадок необхідності відновлення видобутку з метою посилення енергетичної безпеки держави та за умов зміни кон'юнктури на світовому ринку вугілля.

5.2. Особливості внутрішнього ринку вугілля в Україні

В Україні ринок вугілля внаслідок порушення територіальної цілісності держави зазнав величезних змін:

– змінилася структура шахтного фонду – кількість вуглевидобувних підприємств скоротилась у 2,9 раза (зі 136 у 2013 р. до 47 у 2020 р.), у 2021 р. на підконтрольній Україні території функціонувало 32 державні шахти (чотири з них перебували під управлінням приватної компанії ДТЕК на умовах концесії) і 14 приватних;

– обсяг видобутку вугілля скоротився у 2,9 раза – з 83,7 млн т у 2013 р. до 28,8 млн т у 2020 р., разом із цим зріс дефіцит вугілля на внутрішньому ринку, який наразі покривався імпортом, обсяг якого збільшився у 1,5 раза з 14,2 до 21,1 млн т у 2019 р. (табл. 5.4);

– змінилася марочна структура видобутку вугілля – на підконтрольній Україні території припинено видобуток енергетичного вугілля антрацитової групи (марок А і П), на якому раніше вироблялось близько 50% електроенергії на ТЕС та яке експортувалось (понад 6,4 млн т), зараз вугілля цих марок доводиться імпортувати з країн далекого зарубіжжя (ПАР, Колумбії, Індонезії, В'єтнаму, США) із завезенням морським транспортом або з Росії;

– найбільше (у 3,4 раза) скоротились обсяги видобутку коксівного вугілля – з 23,7 млн т у 2013 р. до 7,0 млн т у 2020 р.;

– витрати на імпорт вугілля останніми роками дещо зменшились, що пояснюється зменшенням цін на вугілля на світовому рину, яке відбулось вутому числі внаслідок пандемії COVID-19.

Таблиця 5.4

Баланс вугілля України, 2013–2020 рр.

Показник	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020
Видобуток вугілля, *млн т*	**83,7**	**65**	**39,7**	**40,9**	**34,9**	**33,3**	**31,2**	**28,8**
в т.ч.: коксівного	23,7	16,1	8,3	8,4	6,8	**5,8**	**6,3**	**7,0**
енергетичного	60	48,9	31,4	32,5	28,1	**27,5**	**24,9**	**21,9**
Готова вугільна продукція, *млн т*	**64,4**	**44,7**	**28,2**	**29,5**	**26,1**	**26,3**	**25,5**	**22,5**
Імпорт вугілля, всього, *млн т*	**14,2**	**14,7**	**14,6**	**15,6**	**19,8**	**21,4**	**21,1**	**17,0**
в т.ч.: коксівного	14,2	12,5	12,7	14,1	15,8	11,8	9,1	5,6
енергетичного	0	2,2	1,9	1,5	4	9,5	12,0	11,4
з нього: антрациту	0	2,1	1,1	0,9	3,4	3,9	3,9	2,8
Експорт вугілля, всього, *млн т*	**8,31**	**7,03**	**0,563**	**0,521**	**0,636**	**0,064**	**0,015**	**0,003**
в т.ч.: коксівного вугілля	1,66	2,41	0,555	0,336	0,56	0,047	0,0002	0,0001
енергетичного	6,65	4,62	0,008	0,184	0,075	0,017	0,0130	0,003
з нього: антрациту	6,44	4,26	0	0,178	0,061	0,0	0,0	0,0
Споживання вугілля, *млн т*	**71,3**	**56,1**	**46,3**	**45,4**	**44,1**	**47,6**	**44,2**	**40,4**
Довідково:								
Вартість імпортованого вугілля, всього, *млн дол. США*	1975,6	1793,0	1622,8	1464,6	2743,8	3036,4	2818,6	1688,7
в т.ч.: коксівного	1973,1	1590,7	1467,3	1360,8	2359,4	2591,7	2346,6	1155,9
Енергетичного	2,5	202,2	155,5	103,8	384,4	444,8	472.0	532,9
з нього: антрациту	2,5	190,9	99,0	68,7	330,8	411,9	424,5	270,9

Джерело: побудовано автором за даними Міністерства енергетики та охорони довкілля України та Державної служби статистики України.

Україна ще володіє потенціалом для значного розвитку інфраструктури системи забезпечення економіки твердим паливом, але з кожним роком цей потенціал і перспективи його реалізації зменшуються. Однією з причин такої

ситуації є нездатність сформувати і реалізовувати правильне, ефективне і адекватне українським реаліям стратегічне бачення розвитку паливно-енергетичного комплексу у напрямі ринкових конкурентних відносин. Конкуренція виступає ефективним стимулом розвитку, який може усунути основну проблему української енергетики загалом і вугільної галузі зокрема – їх внутрішньоорганізаційну неефективність.

У сучасній економіці вільна конкуренція як стимул та мірило ефективності ринкового господарства передбачає вільний ринок з вільним господарюванням. В Україні особливістю сектора забезпечення твердим паливом, як і енергетики загалом, є охоплення монополістичними утвореннями, що мають можливість не лише диктувати ціни, а й формувати попит-пропозицію на внутрішньому ринку вугілля, і це призвело до значного викривлення або навіть унеможливлення конкуренції. Крім цього, домінування великого бізнесу на внутрішньому ринку вугілля забезпечує йому перевагу двома шляхами: масштабом виробництва і доступом до адміністративного ресурсу, що призводить до зниження конкуренції, зростання монопольної влади та пошуку додаткових владних преференцій. Низький рівень конкурентних відносин насамперед пов’язаний із **недосконалими державними та приватними інститутами**, які не створюють необхідних умов для розвитку конкуренції.

Пояснити такий стан можна тим, що становлення конкурентних відносин загалом в економіці України відбувалося з певними особливостями. Реформування монополізованої державної власності здійснювалося за відсутності чіткого законодавства та нормативного забезпечення, основних інститутів ринку та ринкової інфраструктури. В результаті таких реформ існуючі інститути послабилися, а таких, які могли би забезпечити зв’язки між ринком і державою, громадянами, суспільством, не було створено. Нормативно-правова база, покликана регулювати відносини між суб’єктами господарювання, також була відсутня. Для цього етапу розвитку економіки було характерно: укорінення неформальних норм поведінки, за яких

вихідними виступали економічні інтереси не держави, а конкретних чиновників та їхніх корумпованих угрупувань, криміналізація підприємництв, бюрократичне свавілля.

Наразі на внутрішньому ринку вугілля відзначається нерівність умов конкуренції, що пов'язано із наданням державної підтримки, привілеїв з боку держави чи місцевої влади, пільговим доступом до земельних ділянок, інфраструктури, проблемами із залученням фінансових ресурсів тощо. Суб'єкти господарювання – споживачі вугілля – фактично відсторонені від впливу на енергетичну політику держави і не мають нормативно-правових інструментів вирішення накопичених проблем, змушені вдаватися до антиконкурентних дій – «проникати» у владні структури для реалізації своїх корпоративних інтересів. Усе це призводить до поширення тіньових, корупційно-кримінальних псевдоринкових відносин та зниження ефективності конкуренції, відсутності конкурентних передумов і можливостей для розвитку внутрішнього ринку вугілля.

Основними постачальниками енергетичного вугілля на внутрішній ринок є приватний сектор вугільної галузі, головним чином компанія ДТЕК – це енергетичний підрозділ найбільшої в України фінансово-промислової групи System Capital Management (СКМ), який представляє собою вертикально інтегровану структуру, що створює виробничий ланцюжок від видобутку і збагачення вугілля до генерації й дистрибуції електроенергії, кінцевою продукцією якої в основному є електроенергія. У 2020 р. частка ДТЕК у тепловій генерації становила близько 80%, у видобутку енергетичного вугілля — понад 89,0% (табл. 5.5). Отже, на суміжних ринках енергетичного вугілля і теплової генерації очевидним є домінуюче становище приватної компанії ДТЕК, що створює ризики цінового тиску, диктату умов та обсягів постачання вугілля на ринок.

Слід зазначити, що у світовій практиці найкращі економічні результати, глобальну конкурентоспроможність, стабільність і певну маневреність в ринкових умовах демонструють вуглевидобувні підприємства, які входять до

складу вертикально інтегрованих структур (шахти – ТЕС, шахти – коксохімзаводи – металургійні підприємства). Такі переваги досягаються завдяки уніфікованому управлінню, мінімізації невизначеності і трансакційних витрат. Проте разом зі створенням вертикально інтегрованих структур виникають ризики монополізації ринків і недобросовісної конкуренції, для запобігання цьому необхідні напрацювання і дотримання чіткого і дієвого антимонопольного законодавства, посилення контролю і відповідальності у випадках прояву монопольної поведінки. На ринку вугілля в Україні наразі таких інституційних умов не створено. Це є однією з причин того, що упродовж тривалого часу не вдається приватизувати державні шахти.

Таблиця 5.5

Динаміка видобутку вугілля шахтами різних форм власності

Показник	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020
Видобуток вугілля, всього, млн.т	**83,7**	**65**	**39,7**	**40,9**	**34,9**	**33,3**	**31,2**	**28,8**
в.ч: державними шахтами	24,1	17,7	6,7	5,8	4,8	4,1	3,5	2,9
частка в загальному видобутку, %	*28,8*	*27,3*	*17,0*	*14,2*	*13,9*	*12,4*	*11,4*	*10,0*
приватними шахтами	59,6	47,3	33,0	35,1	30,1	29,2	27,6	25,9
частка в загальному видобутку, %	*71,2*	*72,7*	*83,0*	*85,8*	*86,1*	*87,6*	*88,6*	*90,0*

Джерело: дані Міністерства енергетики України.

ДТЕК в основному поставляє вугільну продукцію, вироблену на власних потужностях, на власні ТЕС, зайві обсяги – на внутрішній та зовнішні ринки. Ціни на вільний обсяг своєї вугільної продукції (що не використовується тепловою генерацією) визначаються на основі балансу попиту і пропозиції з урахуванням загальних тенденцій на світовому ринку. А питання, за якими правилами формується собівартість вугілля ДТЕК, ціна його поставки на власні ТЕС та якої якості, – це певна комерційна таємниця, бо офіційна інформація у публічному доступі відсутня, що зумовлює певну непрозорість ціноутворення.

Слід зазначити, що масштабна приватизація у вугільній галузі розпочалася у 2004 році, причому було приватизовано кращі шахти, найбільш потужні та з більш сприятливими гірничо-геологічними умовами, з найбільшим потенціалом розвитку, які і під державним управлінням

функціонували на рентабельному або близькому до нього рівні. Власники шахт вклали необхідні інвестиції у модернізацію виробництва, було проведене технічне переоснащення шахт із використанням сучасного високопродуктивного обладнання вітчизняного та іноземного виробництва, оптимізована чисельність працюючих (тобто знято соціальну функцію щодо збереження робочих місць, яку й досі виконують державні шахти), забезпечено вищий рівень управління не лише на рівні підприємств, а й на рівні фінансово-промислових груп, зокрема групи СКМ, до сфери управління якої увійшла більшість приватизованих шахт, які видобувають енергетичне вугілля. Практично всі приватизовані шахти працюють рентабельно, їм не надається пряма державна фінансова підтримка. Все це, безумовно, є позитивним.

Наприклад, шахти ДТЕК «Павлоградвугілля» (10 шахт в Дніпропетровській області) за 13-річний період перебування у приватній власності збільшили видобуток з 11 до 20 млн т, нині продуктивність праці в 5–6 разів вища, ніж на державних шахтах.

Проте цілком вдалою проведену приватизацію вважати не можна, бо вона не досягла основної мети – розвитку конкуренції, становлення конкурентного ринку енергетичного вугілля. Результатом її стало створення замість існуючої раніше державної монополії на ринку енергетичного вугілля та суміжних з ним ринках електроенергії, металу, гірничо-шахтного обладнання, нової потужної приватної компанії – групи СКМ, яка на зазначених ринках займає домінуюче положення.

До негативних наслідків приватизації слід віднести те, що відбувалися процеси аутсорсингу та аутстаффінгу: допоміжні виробництва виводилися за межі підприємства, з ними укладали договір на виконання підрядних робіт, що надалі дозволяло власнику відмовитися від послуг допоміжних виробництв. Така ситуація руйнувала цілісну систему необхідної виробничої інфраструктури галузі для здійснення вуглевидобування.

Приватизація вугільних шахт в Україні була спробою отримати ефективного власника. Проте останніми роками спостерігається багато

проявів зловживання СКМ своїм монопольним становищем, наслідком чого стало завдання шкоди інтересам споживачів та держави через встановлення неринкових цін або несправедливих умов угод з іншими суб'єктами господарювання, усунення або обмеження конкуренції тощо.

На **державний сектор** припадає лише 10,0% вітчизняного видобутку вугілля, при цьому на переважній кількості шахт, які знаходяться на підконтрольній Україні території, спостерігається стала загрозлива тенденція зменшення обсягів видобутку з року в рік. Одними з основних причин цього є тривала збитковість більшості шахт, фінансова незбалансованість державного сектору галузі, недостатність коштів навіть для простого відтворення виробництва. Державні шахти перебувають у глибокому технологічному занепаді, використовується переважно морально застаріле енерговитратне і низькопродуктивне обладнання, рівень фізичного зношування якого досягає 65–70%, шахти мають низький (у середньому 30%) ступінь використання встановлених виробничих потужностей.

За даними Міністерства енергетики України, з 32 шахт, які перебувають під державним управлінням, немає жодної, яка б тривалий час функціонувала рентабельно: у 2018 р. прибутковими були три шахти, у 2019 р. – дві, у 2020 р. – ні однієї. Збитки останніми роками становили 3,3–4,3 млрд грн, обсяги державної підтримки на часткову компенсацію витрат із собівартості – 1,0–2,1 млрд грн, витрати на собівартість вугільної продукції покривались доходами від її реалізації лише на 38–63%, що пояснюється коливанням цін на світовому і, відповідно, на внутрішньому ринках, решта частково компенсувались коштами державної підтримки (табл. 5.6).

Слід зазначити, що для суспільства реальна ціна вугілля, яке видобувають державні шахти, дорівнює його собівартості. Сплачується вона двома частинами: ціною продажу вугілля, яка нижче собівартості, та коштами державного бюджету, тобто коштами платників податків. Така ситуація тривалий час використовується як основний аргумент для дострокового закриття збиткових вугільних шахт навіть із великими залишковими

невідпрацьованими запасами вугілля. Проте за сучасних умов інтереси суспільства полягають не у закритті збиткових шахт, а у зменшенні витрат на виробництво вугільної продукції, збільшенні обсягів видобутку власного вугілля і скороченні імпорту, що посилює енергетичну безпеку держави, зменшує залежність від зовнішніх поставок, сприяє економічній стабільності.

Таблиця 5.6

Основні фінансово-економічні показники функціонування державного сектора вугільної промисловості

Показник	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020
Видобуток рядового вугілля, *млн т*	25,5	6,7	5,8	4,8	4,1	3,5	2,9
Обсяг товарної вугільної продукції (ТВП), *млн т*	16,6	4,2	3,8	3,1	2,9	2,5	2,1
% до попереднього року		*25,3*	*90,5*	*81,6*	*93,9*	*86,2*	*84,0*
Середня собівартість 1 т ТВП, *грн/т*	1506,6	2061,2	2163,7	2724,7	3223,3	3857,9	3781,3
% до попереднього року		*136,8*	*105,0*	*125,9*	*117,4*	*119,7*	*98,0*
Середня ціна 1 т ТВП, *грн/т*	626,9	1001,6	1156,5	1658,3	2052,94	2119,86	1439,82
% до попереднього року		*159,8*	*115,5*	*143,4*	*124,1*	*103,0*	*67,9*
Результат від виробництва товарної вугільної продукції (збиток), *млн грн*	-14624,1	-4402	-3871,7	-3345,1	-3316,9	-4285,4	-3625,7
Держпідтримка на часткове покриття витрат із собівартості ТВП, *млн грн*	10171,8	1212,0	1372,8	2121,8	2071,1	1036,4	1556,6
на 1 т ТВП, грн/т	612,8	288,57	361,25	684,44	714,17	414,56	741,24
Непокриті збитки–- всього, *млн грн*	4452,3	3190,4	2498,9	1223,33	1245,8	3249	2069,1
на 1 т ТВП, *грн/т*	268,2	759,62	657,61	394,62	429,6	1299,6	985,3
Покриття витрат із собівартості за рахунок:							
товарної продукції, *%*	41,6	48,6	53,5	60,9	63,7	54,9	38,1
держпідтримки, *%*	40,7	14,0	16,7	25,1	22,2	10,7	19,6
Питома вага непокритих збитків, *%*	17,7	37,4	29,9	14,0	14,2	34,3	42,3

Джерело: дані Міністерства енергетики та охорони довкілля України.

Державні шахти мають великі можливості для підвищення ефективності функціонування, проте тривалий час вони не використовуються.

Дослідженнями, які були проведені раніше, було встановлено, що визначальний вплив на зменшення собівартості вугільної продукції державних шахт має збільшення обсягів видобутку вугілля. Така залежність пояснюється високою часткою умовно-постійних витрат у структурі собівартості вугільної продукції (на переважній кількості шахт вона

становить 75–80%). Збільшення видобутку можна досягти лише шляхом технологічного оновлення виробництва, заміни морально застарілого і фізично зношеного устаткування на сучасне високопродуктивне обладнання – без таких заходів виведення шахт на беззбитковий рівень функціонування неможливо. Відповідно, ключове значення має **інвестування** у розвиток державних шахт. У таблиці 5.7 наведено обсяги інвестицій у модернізацію виробництва у приватному і державному секторах вугільної галузі. Як можна побачити, при технологічному занепаді питомі витрати капітальних інвестицій на 1 т видобутку вугілля у державному секторі становили 40–50% (у 2016 р. – 17%) порівняно з приватним сектором.

Таблиця 5.7

Капітальні інвестиції у вугільну галузь

Показник	2014	2015	2016	2017	2018	2019
Капітальні інвестиції у вугільну галузь, *млн грн.*	**3788,3**	**2732,9**	**4974,7**	**6068,6**	**7880,2**	**8376,9**
% до попереднього року		*72,1*	*182*	*122*	*129,9*	*106,3*
у тому числі:						
у державному секторі	553,8	206,5	137,1	427,4	534,9	836,5
% до попереднього року		*37,3*	*66,4*	*311,8*	*125,2*	*156,4*
у приватному секторі	3234,5	2526,4	4837,6	5641,2	7345,3	7540,4
% до попереднього року		*78,1*	*191,5*	*116,6*	*130,2*	*102,7*
Питомі витрати капітальних інвестицій на 1 т видобутку вугілля, *грн/т*, **всього**	**58,3**	**68,8**	**121,6**	**173,9**	**232,3**	**268,3**
у тому числі:						
у державному секторі	31,3	30,8	23,6	89,0	127,4	234,6
% до попереднього року		*98,5*	*76,7*	*376,7*	*143,1*	*184,2*
у приватному секторі	68,4	76,6	137,8	187,4	252,4	272,6
% до попереднього року		*112*	*180*	*136*	*134,7*	*108,0*
Довідково:						
Проведення підготовчих виробок державними шахтами, км		56,7	52,0	72,7	72,5	71,4

Джерело: дані Державної служби статистики України та Міністерства енергетики України.

Велике значення для функціонування шахт має **державна підтримка (ДП)**, яка надається лише державним шахтам, проте вона вкрай неефективна – як за напрямами її використання, так і за її розподілом між шахтами. Останніми роками кошти надавались не на капітальні вкладення у

модернізацію шахт (а саме цей напрям державної підтримки забезпечує збільшення видобутку вугілля і підвищення ефективності функціонування шахт), а переважно на часткову компенсацію витрат із собівартості вугільної продукції (ці кошти використовуються в основному на виплату заробітної плати і нарахувань на неї) та на реструктуризацію (закриття і ліквідацію шахт). Як результат, видобуток вугілля державними шахтами щорічно зменшується на 10–18%, що тягне за собою збільшення собівартості, збитків, дефіциту вугілля, ще більшу потребу у держпідтримці.

Крім того, проблемним є питання розподілу коштів ДП між шахтами, зокрема на часткове покриття витрат із собівартості вугільної продукції. Чинний порядок передбачає надання більших розмірів ДП тим шахтам, які отримали найбільші збитки, незалежно від причин їх формування, що не створює передумов для скорочення собівартості, а навпаки – стимулює її зростання.

Також зазначимо, що особливістю надання ДП вугільній галузі є те, що вона за своїм призначенням є **багатоцільовою** і надається не лише для підтримки шахт, а ще й слугує інструментом підтримки енергетичної безпеки держави та депресивних вуглевидобувних регіонів, засобом збереження робочих місць, забезпечення соціальних гарантій працівникам галузі, недопущення зростання соціальної напруги та екологічних проблем при закритті шахт.

Виконана оцінка впливу державної підтримки на розвиток економіки України показала наявність мультиплікативного ефекту від її надання завдяки участі збиткових шахт у формуванні доданої вартості (ВВП на рівні економіки), надходжень до державного та місцевих бюджетів, скорочення витрат валютних ресурсів на імпорт вугілля. Тож подальша робота помірно збиткових державних шахт може бути економічно доцільною, а державна підтримка – виправданою.

Узагальнюючи наведене вище, можна стверджувати, що конкуренція в секторі забезпечення твердим паливом, якщо аналізувати її за видами

конкурентної поведінки її учасників, на сучасному етапі є **переважно недобросовісною і** характеризується:

– практично повною відсутністю традиційної поведінки, властивої розвиненій ринковій економіці (як, наприклад, цінова та нецінова конкуренція);

– отриманням переваг над конкурентом за рахунок його дискримінації (формування попиту-пропозиції на ринку енергетичного вугілля практично повністю компанією ДТЕК, створення труднощів для збуту вугілля державних шахт);

– розповсюдженням неточних або неправдивих відомостей про якість вугілля, введенням споживачів в оману;

– таємною змовою на торгах;

– специфічними формами поведінки, успадкованими від командної економіки – очікуванням підтримки від місцевої та центральної влади, боротьбою за отримання пільг (дешевих кредитів, ліцензій, податкових звільнень);

– невиконанням зобов’язань перед державою (несплата податків, обов’язкових платежів) в надії на їх списання у зв’язку з нерозвиненістю ринкових інститутів і кризовим економічним станом, невиконанням зобов’язань перед кредиторами; невиплатою заробітної плати; бартером та іншими видами негрошових розрахунків (особливо масштабним бартер був у 90-х – на початку 2000-х років); виробництво незареєстрованої продукції (тіньовий сектор – видобуток вугілля «копанками»); використання незареєстрованої робочої сили та інших ресурсів тощо.

5.3. Європейська та українська практика державної підтримки вугільної промисловості на шляху мінімізації викривлення конкуренції

Витрачання ресурсів держави завжди є насамперед політичним питанням, що базується на економічних пріоритетах розвитку відповідної держави. В ЄС для забезпечення ефективності цього процесу у 1957 р.

створено правовий інститут державної допомоги суб'єктам господарювання. Інструменти державної допомоги стають механізмами досягнення стратегічних цілей розвитку внутрішнього ринку ЄС для забезпечення економічного зростання, покращення інвестиційного клімату, запобігання невиправданому спотворенню конкуренції як на ринках товарів, так і між державами – членами ЄС.

За понад пів століття історії функціонування державної допомоги цей інститут зазнавав неодноразових трансформацій, які відбувались разом зі змінами стратегічних цілей/документів ЄС, але незмінними залишаються постулати ДФЕС[217] про несумісність (недопустимість) державної допомоги із внутрішнім ринком тією мірою, якою вона впливає на торгівлю між державами – членами ЄС, та такою, що вважається сумісною із внутрішнім ринком[218].

Може вважатися сумісною із спільним ринком, зокрема, допомога, спрямована на:

– економічний розвиток територій, де рівень життя є надзвичайно низьким або існує серйозний рівень безробіття;

– виконання важливого проєкту, який становить спільний європейський інтерес або на подолання серйозних негараздів в економіці держави-члена;

– сприяння розвиткові певної економічної діяльності або певних економічних секторів, якщо така допомога негативно не впливатиме на торговельні умови такою мірою, що суперечитиме спільному інтересу;

– інші категорії допомоги, які можуть бути визначені рішенням Ради, яка діє кваліфікованою більшістю, на пропозицію Комісії.

Таким чином, **законодавство ЄС не повністю забороняє державну допомогу, а детально регулює її надання з метою мінімізації державного впливу на викривлення конкуренції і торгівлю між країнами – членами**

[217] Стаття 107 ч. 1 Договору про функціонування Європейського Союзу.
[218] Стаття 107 ч. 2 і 3 Договору про функціонування Європейського Союзу.

ЄС. Визнаються негативні наслідки надання державної допомоги, які включають спотворення конкуренції і, як результат, – викривлення інвестиційних рішень, ефективного розміщення ресурсів, зменшення економічного добробуту, зниження стимулів для підприємств вести свою діяльність ефективно, що на макроекономічному рівні може загрожувати загальному економічному зростанню. При цьому також визнається, що надання державної допомоги **у деяких випадках необхідне**, зокрема через соціальні або політичні причини.

Основними **принципами** надання державної допомоги, які визначені законодавством ЄС, є:

– *забезпечення рівних правил гри;*

– *наявність адекватних інституцій;*

– *підзвітність;*

– *прозорість;*

– *обмеження об'єму та тривалості.*

Важливе значення для регулювання державної допомоги має **судова практика**. Так, Суд Європейського Союзу послідовно тлумачить концепцію державної допомоги тільки через аналіз її впливу: вирішальним критерієм є не форма, не правова природа або мета, яку вона переслідує, а **результат,** до якого вона веде. Отже, державна допомога може бути допустимою і доцільною, якщо вона зумовить відчутні економічні, соціальні, екологічні ефекти або масштаб вигоди від допомоги буде пропорційний недолікам, які необхідно скоригувати шляхом надання допомоги.

Пріоритетними напрямами державної допомоги ЄС є такі, як[219]:

– підтримка інноваційної та науково-дослідної діяльності з метою створення ефективної і динамічної економіки знань;

– розвиток підприємництва та покращення бізнес-середовища;

– підтримка малих та середніх підприємств;

[219] План дій щодо державної допомоги «Менша, але більш ефективна допомога: графік проведення реформ на 2005—2009 рр.». Брюссель, 07.06.2005 (COM (2005)795) 107 final

– зважена регіональна політика;

– охорона навколишнього середовища;

– модернізація інфраструктури (транспортної, енергетичної, інформаційної, комунікаційної, технологічної).

Державна допомога окремим **секторам економіки** в ЕС може надаватися у випадку, коли механізми ринку не спрацьовують. Ці випадки включають кризовий стан, приватизацію, боротьбу з безробіттям, проведення реструктуризації.

У нашому випадку таким документом є Регламент Ради ЄС № 1407/2002 від 23 липня 2002 «Про державну допомогу вугільній промисловості», який був частиною глобальної енергетичної стратегії ЄС і наднаціонального права ЄС і діяв до 2010 року. В **Регламенті № 1407/2002** зазначається, що державна підтримка вугільного сектора ґрунтується на необхідності розвитку місцевих джерел енергії, посилення енергетичної безпеки ЄС, охорони навколишнього середовища і пов'язана із соціальними та регіональними аспектами[220]. Отже, оцінка допустимості державної допомоги суб'єктам господарювання у вугільній галузі має обов'язково враховувати роль і значення вугілля, що видобувається з використанням бюджетних коштів, у забезпеченні енергетичної безпеки держави, соціальні та регіональні аспекти.

Допомога **не має викликати викривлення конкуренції** на ринку вугілля, електроенергії, тепло- та електроенергії, коксу та сталі[221]

Регламент № 1407/2002 встановлює такі **види допомоги**[222]**,** як:

– допомога на скорочення обсягів виробництв;

– допомога на розробку запасів вугілля (допомога первинними інвестиціями, допомога для поточної експлуатації);

[220] Стаття 1 Регламенту Ради ЄС № 1407/2002 від 23 липня 2002 «Про державну допомогу вугільній промисловості».
[221] Стаття 4 Регламенту Ради ЄС № 1407/2002 від 23 липня 2002 «Про державну допомогу вугільній промисловості».
[222] Статті 4–7 Регламенту Ради ЄС № 1407/2002 від 23 липня 2002 «Про державну допомогу вугільній промисловості».

– допомога на покриття виняткових витрат (витрат, пов'язаних з раціоналізацією та реструктуризацією вугільної промисловості).

Регламент № 1407/2002 визначає, що схеми допомоги вугільній промисловості мають відповідати вимогам щодо **зменшення з часом її обсягів**[223], **обмеження обсягів – суми допомоги не повинні перевищувати витрат на експлуатацію,** обмеження надання допомоги **в часі**[224].

Схема надання допомоги **на первинні інвестиції** має передбачати участь підприємства у фінансуванні проєкту щонайменше на 70%, а виробничий план такого виробництва має свідчити, що допомога забезпечить життєздатність підприємства[225].

Допомога **на поточну експлуатацію** може надаватися лише підприємствам з найкращими економічними перспективами[226].

Обсяг підтримки на тонну умовного палива **не може спричиняти зниження ціни** (включаючи транспортні витрати) на рівень, нижчий за рівень цін третіх країн.

Оскільки Регламент Ради ЄС № 1407/2002 втратив чинність, 31 грудня 2010 року було прийнято Рішення ради Європейського Союзу від 10 грудня 2010 року «Про державну допомогу для сприяння закриттю неконкурентоспроможних вугільних шахт» (2010/787/ЄС), в якому, зокрема, зазначено:

– невеликий внесок субсидованого вугілля в сукупний енергобаланс більше не виправдовує підтримання таких субсидій для забезпечення постачання енергії у Євросоюзі;

[223] Стаття 6 Регламенту Ради ЄС № 1407/2002 від 23 липня 2002 «Про державну допомогу вугільній промисловості».
[224] Статті 4-6 Регламенту Ради ЄС № 1407/2002 від 23 липня 2002 «Про державну допомогу вугільній промисловості».
[225] Стаття 5 Регламенту Ради ЄС № 1407/2002 від 23 липня 2002 «Про державну допомогу вугільній промисловості».
[226] Там само.

– політика ЄС із заохочення відновлюваних джерел енергії та сталої і безпечної низьковуглецевої економіки не виправдовує безстрокову підтримку неконкурентоспроможних вугільних шахт.

Прийняття цього Рішення ознаменувало собою перехід у вуглевидобувному секторі від застосування правил, застосовних до вугільної галузі, до **застосування загальних правил державної допомоги**, спільних для всіх галузей. У зв'язку з цим неконкурентоспроможні вугільні шахти, що користувались допомогою відповідно до Регламенту №1407/2002, втрачали право на допомогу і підлягали закриттю.

Експлуатація відповідних вуглевидобувних підрозділів має бути частиною плану закриття, кінцевий термін якого спливає не пізніше 31 грудня 2018 року[227]. Як бачимо, проміжок часу між прийняттям рішення і кінцевим терміном закриттям шахт становив вісім років. Фактично в ЕС остання вугільна шахта була закрита в Німеччині у 2018 р.

Відповідно до **міжнародних договорів Україна** має побудувати інститут державної допомоги суб'єктам господарювання за зразком ЄС та імплементувати всі положення Угоди про асоціацію між Україною та ЄС в національне законодавство. Правове регулювання державної допомоги є складовою конкурентного (антимонопольного) законодавства.

Угода про асоціацію передбачає реформування механізму державної підтримки відповідно до правил Європейського Союзу. Суть цих правил полягає у захисті економічної конкуренції від надмірного, неефективного державного втручання в ринкову економіку. Загалом успішне впровадження цих правил сприяє розвитку конкуренції, реалізації дієвої промислової політики, ефективному та прозорому використанню бюджетних коштів та інших державних і місцевих ресурсів.

Основні зобов'язання України щодо створення ефективної системи державної допомоги закріплені в Угоді про асоціацію (Розділ IV «Торгівля і

[227] Стаття 3 Рішення ради Європейського Союзу від 10 грудня 2010 року «Про державну допомогу для сприяння закриттю неконкурентоспроможних вугільних шахт» (2010/787/ЄС).

питання, пов'язані з торгівлею», глава 10 «Конкуренція», частина 2 «Державна допомога»).

Вимоги до такої системи викладені у статтях 262–267 і стосуються:

– впровадження основних принципів ЄС у сфері державної допомоги;

– забезпечення інституційної спроможності незалежного органу з питань державної допомоги;

– розроблення підзаконних нормативно-правових актів з питань державної допомоги суб'єктам господарювання з урахуванням первинного та вторинного законодавства ЄС, судової практики Суду ЄС, керівних принципів та інших чинних актів Європейського Союзу;

– забезпечення прозорості.

У ст. 262 Угоди міститься загальне правило, відповідно до якого «будь-яка допомога, що надається Україною або державами – членами Євросоюзу через державні ресурси, яка викривлює або загрожує викривленню конкуренції шляхом створення переваг для певних підприємств чи виробництв, є несумісною з ефективним функціонуванням Угоди тією мірою, якою вона може вплинути на торгівлю між сторонами».

Відповідно до вимог Угоди про асоціацію Україна має здійснити у визначені терміни такі перетворення:

протягом трьох років з дати набрання чинності цією Угодою (тобто до 1 вересня 2020 р.)[228]*:*

– ухвалити національне законодавство у сфері державної допомоги, яке повинно узгоджуватись із правилами ЄС, а вже існуючу допомогу привести у відповідність до критеріїв, визначених у ст. 262 і 264 Угоди про асоціацію;

– створити незалежний у своїй діяльності орган, який матиме повноваження дозволяти схеми державної допомоги та індивідуальні випадки надання допомоги відповідно до критеріїв, визначених Угодою;

[228] Угода про асоціацію між Україною та ЄС після тривалого процесу ратифікації набула чинності у повному обсязі 1 вересня 2017 року

протягом п'яти років з дати набрання чинності цією Угодою (до 1 вересня 2022 р.):

– створити повний реєстр схем державної допомоги (програми та індивідуальні заходи), яка надавалася до створення органу, привести ці схеми допомоги у відповідність до критеріїв, визначених Угодою (у статтях 262 та 264).

протягом строку не більше, ніж сім років з дати набрання чинності цією Угодою (до 1 вересня 2024 р.):

– привести усі схеми державної допомоги у відповідність до критеріїв, визначених Угодою.

Для виконання цих зобов'язань 01.07.2014 р. Верховною Радою України був ухвалений і 02.08.2017 р. набув чинності у повному обсязі **Закон України «Про державну допомогу суб'єктам господарювання»** (далі – **Закон**), розроблений Антимонопольним комітетом України (АМКУ) відповідно до норм права Євросоюзу і який відтворює вимоги Угоди про асоціацію. В Законі надано визначення ключових для сфери державної допомоги понять, таких як державна допомога суб'єктам господарювання, надавачі та отримувачі державної допомоги, ресурси держави та місцеві ресурси тощо, передбачається правове регулювання моніторингу державної допомоги, порядок її повідомлень до АМКУ, порядок визначення неналежного використання державної допомоги та порядок її повернення. Цей Закон є рамковим і визначає лише загальні правила та принципи функціонування системи державної допомоги, він потребує розроблення підзаконних нормативно-правових актів, які приймаються на рівні актів Кабінету Міністрів України (КМУ) та Антимонопольного комітету України.

Відповідно до статті 8 Закону Уповноваженим органом з питань державної допомоги визначено Антимонопольний комітет України, якому доручено дозволяти схеми державної допомоги та індивідуальні випадки її надання, проведення моніторингу державної допомоги суб'єктам

господарювання та здійснювати контроль за допустимістю такої допомоги для конкуренції.

У частині звітування про державну допомогу Закон зазначає, що надавачі державної допомоги щороку, до 1 квітня наступного року, зобов'язані надавати інформацію про всю чинну державну допомогу (програми та індивідуальну державну допомогу, незначну державну допомогу, державну допомогу, звільнену від обов'язку повідомлення про державну допомогу), що надавалася ними протягом минулого фінансового року. АМКУ щороку, до 1 вересня наступного року, складає річний звіт про надання державної допомоги в Україні за попередній фінансовий рік та подає його КМУ. Такий звіт публікується в газеті «Урядовий кур'єр» та розміщується на урядовому вебсайті.

Згідно зі статтею 263 Угоди про асоціацію, Сторони Угоди щорічно мають надсилати іншій Стороні повідомлення про загальний обсяг, види та галузевий розподіл державної допомоги, яка може вплинути на торгівлю між Сторонами. Відповідна інформація розміщується в мережі Інтернет на вебсайті з вільним доступом до 31 грудня наступного календарного року. Таким чином, конкуренти вітчизняних отримувачів державної допомоги, так само як і з держав – членів ЄС, можуть зрозуміти, яку державну допомогу надає Україна. Перший звіт з боку України було підготовлено АМКУ в кінці серпня 2018 року з інформацією щодо надання державної допомоги у 2017 році. Звіт доступний для ознайомлення українською та англійською мовами.

Вже ухвалено та набрали чинності процесуальні нормативно-правові акти у сфері моніторингу та контролю державної допомоги, підготовки та оприлюднення офіційної звітності України у сфері державної допомоги. Зокрема, для здійснення моніторингу та забезпечення контролю і прозорості державної допомоги розпорядженням АМКУ від 28.12.2015 № 43-рп було затверджено Порядок ведення та доступу до реєстру державної допомоги суб'єктам господарювання. Держателем реєстру є Антимонопольний комітет України, який забезпечує його створення та

ведення. Згідно з Порядком АМКУ здійснює наповнення реєстру, удосконалює його, організовує створення системи збирання та накопичення інформації, контролює належне, своєчасне та повне подання та внесення інформації до реєстру, узагальнює, готує та оприлюднює інформацію з реєстру та ін.

Антимонопольним комітетом України за підтримки проєкту міжнародної технічної допомоги ЄС розроблено та впроваджено інформаційно-аналітичну систему «Реєстр» (електронна платформа), ведення реєстру здійснюється за результатами моніторингу державної допомоги. Для збору та оприлюднення інформації про чинну та нову державну допомогу створено і функціонує «Портал державної допомоги»[229], на якому розміщується реєстр державної допомоги, реєстр рішень, реєстр справ тощо. За допомогою Порталу можна надати інформацію про державну допомогу. Функціонування такого реєстру дає громадянам змогу краще розуміти, куди саме, з якою метою та в яких обсягах надається державна допомога, тобто яким чином витрачаються сплачені ними податки тощо. Щодо суб'єктів господарювання, то реєстр надає їм можливість отримати інформацію про доступні та попередньо оцінені АМКУ програми державної допомоги, з яких вони можуть отримати допомогу для розвитку бізнесу.

Одним із механізмів реалізації Закону є критерії оцінки допустимості окремих категорій державної допомоги[230], що затверджуються урядом та відповідно до яких встановлюються форми, максимальний розмір та категорії отримувачів державної допомоги. Такі критерії вже розроблено для різних сфер, усі вони були сформульовані з урахуванням практики та законодавства ЄС.

Закон України «Про державну допомогу суб'єктам господарювання» є фундаментом для національного законодавства про державну допомогу, проте він, на нашу думку, є недосконалим. Підтвердженням цьому є той факт, що

[229] Реєстр державної допомоги суб'єктам господарювання. URL: http://pdd.amc.gov.ua/portal/registry/registryofstateaid/list

[230] Стаття 6 Закону України від 01.07.2014 № 1555-VII «Про державну допомогу суб'єктам господарювання». URL: https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1555-18#Text

Антимонопольним комітетом України розроблено нову редакцію цього Закону, яку оприлюднено 06.11.2020 р.[231]. Але, крім виявлених прогалин у чинному Законі, на заповнення яких цей проєкт спрямований, існують ще недоліки принципового характеру, на які необхідно звернути увагу.

1. Як у чинній, так і у новій редакціях Закону основний фокус уваги зосереджено на питаннях моніторингу і контролю державної допомоги (тобто функціях АМКУ у цій сфері) та формальному перенесенні вимог Угоди про асоціацію у статті Закону. При цьому недостатньо акцентовано увагу на базових принципах, за якими має визначатись допустимість, а інколи необхідність надання державної допомоги з огляду на національні інтереси та українські реалії (наявність таких провалів ринку, як монополізація, недосконалість конкуренції, асиметрія інформації; існування загроз енергетичній безпеці; обмеженість інфраструктурних можливостей при вирішенні питань енергетичної безпеки та ін.). В законодавстві ЕС такі принципи викладені не лише в Угоді про асоціацію, а й у інших правових актах. Серед них, зокрема, пріоритет при здійсненні оцінки допустимості державної допомоги надається безпеці.

2. В законі відсутня норма щодо виконання оцінки можливих економічних і соціальних наслідків надання (ненадання) державної допомоги для інтересів економіки, держави (державного і місцевих бюджетів), громадян, що дозволило би більш повно обґрунтувати доцільність таких заходів.

3. В Законі не прописані процедури і методи оцінки Антимонопольним комітетом України стану ринку при визначенні впливу державної допомоги на конкуренцію, це зумовлює суб’єктивізм і неоднозначне трактування результатів такої оцінки.

Стосовно надання державної підтримки вугільній галузі, то із так званих «галузевих критеріїв» АМКУ розроблено, оприлюднено, проведено громадські обговорення і постановою Кабінету Міністрів України від 13 січня 2021 р. № 38

[231] Оприлюднюється проєкт Закону України «Про державну допомогу суб’єктам господарювання» URL: https://amcu.gov.ua/zakonodavstvo/regulyatorna-diyalnist/oprilyudnennya-regulyatornih-aktiv/oprilyudnennya

затверджено **Критерії оцінки допустимості державної допомоги суб'єктам господарювання у вугільній галузі**[232] (далі – **Критерії**).

До таких критеріїв відносять:

недопущення суттєвої нерівності умов діяльності конкуруючих між собою суб'єктів господарювання у вугільній галузі;

недопущення, усунення, обмеження чи спотворення конкуренції на ринках виробництва теплової та електричної енергії;

зменшення впливу на навколишнє природне середовище в результаті видобутку вугілля вугільними підприємствами, яким надається допомога на закриття (ліквідацію).

Надання державної допомоги здійснюється у будь-якій формі на такі цілі:

1) закриття (ліквідацію) вугледобувних підприємств або їх відокремлених підрозділів;

2) покриття виняткових витрат (витрат, понесених суб'єктами господарювання під час закриття/ліквідації вугледобувних підприємств);

3) забезпечення доступу до запасів вугілля:

– заходи з технічного переоснащення та модернізації вугледобувних підприємств;

– покриття поточних витрат.

Загальний обсяг державної допомоги вугільній галузі, що надається як допомога для забезпечення доступу до запасів вугілля, повинен щороку скорочуватися.

Державна допомога для покриття поточних витрат, які пов'язані з поточною виробничою діяльністю вугледобувних підприємств, може бути визнана допустимою для конкуренції виключно за наявності сукупності таких умов:

[232] Критерії оцінки допустимості державної допомоги суб'єктам господарювання у вугільній галузі. URL: https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/38-2021-п#Text

1) функціонування відповідних вугледобувних підприємств є частиною плану перспективного розвитку вугледобувних підприємств. Державна допомога на покриття поточних витрат виробництва для вугледобувних підприємств, що не увійшли до плану перспективного розвитку вугледобувних підприємств, є допустимою до 1 вересня 2022 р.;

2) державна допомога надається вугледобувним підприємствам, які згідно з планом перспективного розвитку забезпечать позитивний фінансовий результат;

3) максимальний розмір державної допомоги не перевищує різницю між передбачуваними витратами та передбачуваними доходами за відповідний рік видобутку вугілля.

Критеріями визначено, що державна допомога на покриття поточних витрат не може бути надана після 1 вересня 2022 року[233]. Як було зазначено вище, практично всі державні шахти через їх збитковість не можуть функціонувати без державної підтримки на часткову компенсацію витрат із собівартості, тож після зазначеного терміну державні шахти мають бути передані на закриття і ліквідацію.

Допомога на заходи з технічного переоснащення та модернізацію вугледобувних підприємств може бути визнана допустимою за наявності сукупності таких умов:

1) вугледобувні підприємства мають бізнес-план або інвестиційний проєкт, в якому відображено, що державна допомога забезпечить економічну життєздатність такого підприємства. Максимальний розмір державної допомоги не може перевищувати 80% загальної вартості відповідного інвестиційного проєкту у 2021 році, 70% – у 2022 році;

2) є частиною плану перспективного розвитку вугледобувних підприємств.

Також Критеріями встановлено, що допомога на заходи з технічного переоснащення та модернізацію вугледобувних підприємств не може

[233] Пункт 10 Критеріїв оцінки допустимості державної допомоги суб’єктам господарювання у вугільній галузі.

виплачуватися після завершення реалізації інвестиційного проєкту, а також після 1 вересня 2022 р. незалежно від стадії реалізації інвестиційного проєкту[234]. Зазначимо, що основні фонди державних шахт фізично зношені та морально застарілі, власних коштів через тривалу збитковість не вистачає навіть для простого відтворення виробництва (на капітальне будівництво і технічне оснащення лав для підготовки нових запасів вугілля замість відпрацьованих). Отже, дія цієї норми призведе до припинення видобутку вугілля, закриття і ліквідації шахт після визначеного терміну.

Таким чином, відповідно до Критеріїв після 1 вересня 2022 р. державна допомога за зазначеними двома напрямами, які забезпечують виробництво вугільної продукції державним сектором галузі, не може бути надана, тобто заборонена. Отже, визначені в АРВ альтернативні способи досягнення цілей регуляторного акта №3 (прийняття нового регуляторного акта, яким є Критерії) і №2 (заборона надання державної допомоги суб'єктам господарювання) по суті є однаковими. Наслідком реалізації цих обох альтернатив може бути **припинення видобутку вугілля державними шахтами**. Для підтримки існуючого рівня енергозабезпечення необхідно буде додатково імпортувати компенсуючу кількість вугільної продукції в обсязі біля **2,6 млн т** вартістю 270 млн дол.США **(7,5 млрд грн).**

Щодо допустимості державної допомоги **на закриття (ліквідацію) вугледобувних підприємств** Критеріями визначено кінцевий термін її проведення – 1 вересня 2022 р. і лише в окремих випадках його можна продовжити на строк не більше трьох років з моменту погодження проєктів закриття (ліквідації)[235].

З огляду на вітчизняну (10–15 років) і європейську (до 8 років) практики ці терміни представляються нереалістичними. Зазначимо, що станом на кінець 2019 р. проводились раніше розпочаті роботи із закриття та ліквідації

[234] Пункт 19 Критеріїв оцінки допустимості державної допомоги суб'єктам господарювання у вугільній галузі.

[235] Пункт 13 частина 2 Критеріїв оцінки допустимості державної допомоги суб'єктам господарювання у вугільній галузі

15 шахт, а на кінець 2020 р. – 13 шахт, рівень виконання робіт становив близько 50%, для їх завершення необхідні видатки з державного бюджету в обсязі близько **1 360 млн грн**. При цьому фактичні видатки становили у 2019 р. 128 млн грн, у 2020 р. – 265 млн грн. Отже, при таких обсягах фінансування раніше розпочаті роботи можуть бути завершені через 5 років, а загальний термін виконання робіт може становити близько 10 років.

Якщо відповідно пп. 10 і 19 Критеріїв надання державної допомоги буде припинено після 1 вересня 2022 року і 32 нині функціонуючі державні шахти будуть передані на закриття і ліквідацію, то додаткова потреба у коштах державного бюджету становитиме **6 752 млн грн** (середня вартість закриття і ліквідації однієї шахти за проєктами становила 211 млн грн у цінах 2020 року).

Враховуючи встановлений Критеріями строк завершення всіх робіт з ліквідації державних шахт – до 1 вересня 2025 р., обсяги видатків державного бюджету на ці цілі мають становити близько **2 028 млн грн на рік** упродовж 2022–2025 рр. Проте, як свідчить вітчизняна практика, в попередні періоди для виконання робіт із закриття і ліквідації шахт з держбюджету кошти відповідно до проєктів надавались не в повному обсязі, в результаті були проведені лише роботи з фізичного закриття шахт, а екологічні і соціальні заходи залишились невиконаними. Отже, для **31 тис. працівників** державних шахт існують ризики негативних наслідків дії Критеріїв – втратити роботу через закриття шахт.

Зазначені **недоліки** Закону відбиваються у підзаконних нормативно-правових актах, зокрема, у Критеріях оцінки допустимості державної допомоги суб’єктам господарювання у вугільній галузі, проілюструємо їх:

по-перше, проєкт Критеріїв був розроблений ще у 2018 р. (затверджений у січні 2021 р.), вочевидь саме цією обставиною пояснюється встановлене у п. 10 обмеження – державна допомога на покриття поточних витрат не може бути надана після 1 вересня 2022 року (зазначимо, що саме цей вид державної допомоги пов’язаний безпосередньо з видобутком та

виробництвом вугільної продукції). Тобто упродовж п'яти років (з 2018 р. до 2022 р.) державну допомогу на зазначені цілі було визнано допустимою для конкуренції. Можна припустити, що термін у п'ять років був визначений як необхідний для забезпечення економічної життєздатності підприємств (тобто виведення шахт на беззбитковий рівень функціонування), і певною мірою з цим можна погодитись. Проте, якщо Критерії були затверджено лише у січні 2021 року, то саме від цього часу мав би визначатись термін у п'ять років, однак цього не було зроблено, що означає закриття у 2022 році практично всіх державних шахт, скорочення видобутку власного вугілля і збільшення імпорту;

по-друге, в Критеріях закладена певна суперечність між зазначеним у п. 10 обмеженням (державна допомога на покриття поточних витрат не може бути надана після 1 вересня 2022 року) і нормою п. 21: державна допомога може бути визнана допустимою для конкуренції за умови включення відповідних шахт до плану перспективного розвитку вугледобувних підприємств. Зазвичай такий план розробляється з огляду на прогнозований попит на вугілля з урахуванням вимог енергетичної безпеки, його невиконання означає порушення стабільності енергозабезпечення країни. Проте Критеріями не надається пріоритетного значення цьому плану при здійсненні оцінки допустимості державної допомоги суб'єктам господарювання у вугільній галузі, а закладається норма щодо припинення державної допомоги після 01.09.2022 р., що видається необґрунтованим і таким, що створює загрози енергетичній безпеці;

по-третє, зважаючи на п. 1 статті 262 Угоди про асоціацію критерії оцінки допустимості державної допомоги суб'єктам господарювання мають формуватись насамперед з огляду на її можливий вплив на конкуренцію та торгівлю між Сторонами. Враховуючи те, що в Україні відсутній конкурентний ринок енергетичного вугілля (близько 80% енергетичного вугілля поставляється на ринок приватною компанію ДТЕК, решта – державними шахтами та імпортується) виконання оцінки впливу державної

допомоги на конкуренцію не має сенсу, бо її майже не існує. Більше того, завдяки державній допомозі державним шахтам відсутня абсолютна монополія на поставки енергетичного вугілля власного видобутку на внутрішній ринок, тобто державна допомога скоріше не спотворює конкуренцію, а сприяє її існуванню хоча б у мінімальному вигляді. Щодо впливу державної допомоги на торгівлю між Сторонами, то, як зазначено вище, така торгівля здійснюється у мінімальних обсягах і якогось значимого впливу не чинить.

Таким чином, викладене свідчить про те, що в українських реаліях потрібна зміна підходів до визначення необхідності й доцільності надання державної допомоги вугільній галузі, на противагу тим, що існують наразі, – згідно з вимогами і правилами, які зумовлені європейською практикою такої діяльності.

Загалом виконане узагальнення світового досвіду приватизації, реструктуризації і розвитку конкурентного середовища на ринку вугілля показало, що найкращі економічні результати, глобальну конкурентоспроможність, стабільність і певну маневреність у ринкових умовах мають вуглевидобувні підприємства, які входять до складу вертикально інтегрованих структур (шахти – ТЕС, шахти – коксохімзаводи – металургійні підприємства). Такі переваги досягаються завдяки уніфікованому управлінню, мінімізації трансакційних витрат, зменшенню невизначеності. Проте разом зі створенням вертикально інтегрованих структур виникають ризики монополізації ринків і недобросовісної конкуренції. Саме такі ризики реалізувались в Україні.

Проведений аналіз рівня конкуренції на вітчизняному ринку енергетичного вугілля показав наявність надмірно високого ступеня концентрації і фактичної монополізованості ринку. У 2020 р. приватна компанія ДТЕК, яка входить до складу вертикально інтегрованих структур, створених на ринку вугілля і суміжних з ним ринках електроенергії та металургійної продукції і вугільного машинобудування, зосередила в своїх

руках 89% загального видобутку енергетичного вугілля, частка державних шахт становила лише 11%. Внутрішній ринок енергетичного вугілля є неконкурентним, непрозорим, з домінуванням однієї приватної компанії, яка практично формує попит-пропозицію, диктує умови збуту вугільної продукції державних шахт, впливає на ціноутворення (як на вугілля, так і на матеріали та обладнання, які використовуються в процесі видобутку вугілля).

З метою запобігання проявам монопольної поведінки основним завданням конкурентної політики держави є **демонополізація ринку енергетичного вугілля**. Для досягнення цього необхідно створити умови для забезпечення доступу нових учасників на ринок, зокрема, шляхом зниження або зняття бар'єрів (регуляторних та економічних) для вступу на ринок, стимулювання входу суб'єктів господарювання на ринок через створення сприятливого інвестиційного клімату та спрощення умов для початку бізнесу. Такі заходи сприятимуть розвитку саморегулювання ринку, нарощуванню власного видобутку і зменшенню залежності від імпорту вугілля, що посилить енергетичну безпеку держави.

Також збільшення кількості учасників ринку може бути досягнуто шляхом реструктуризації державного сектора вугільної галузі, підготовки державних шахт до приватизації з метою залучення стратегічних інвесторів. У світі існує практика поділу наявних монопольних утворень, вона застосовується у випадках, коли структура підприємства це дозволяє. Примусовий поділ монопольних утворень використовується у випадку зловживань монопольним становищем.

Важливим є удосконалення державного регулювання розвитку конкуренції, насамперед антимонопольного законодавства, цінового регулювання, надання державної допомоги.

Для **удосконалення антимонопольного законодавства** необхідні:

– внесення змін в частині примусового розділення компаній-монополістів на ринках вугілля та/або ринку електроенергії, посилення відповідальності за зловживання домінуючим становищем;

– визначення верхніх порогів концентрації капіталу/активів у вугільній галузі;

– недопущення збільшення концентрації видобутку вугілля при приватизації державних шахт;

– перевірка виконання умов концесійних договорів та договорів купівлі-продажу об'єктів вугільної галузі. У разі незаконності процедури їх укладання або невиконання умов приватизації – забезпечити їх розірвання.

Для **удосконалення цінового регулювання** необхідні розроблення і запровадження законодавчої бази для здійснення торгівлі стандартизованим вугіллям на біржі не лише для державних, а й для приватних компаній, створення рівних умов для всіх учасників ринку з метою визначення ціни в умовах прозорих торгів.

У сфері **надання державної допомоги** в енергетичному секторі загалом і у вугільній промисловості зокрема необхідно сфокусувати увагу на базових принципах, за якими має оцінюватись допустимість державної допомоги, зважаючи на національні інтереси та українські реалії енергозабезпечення, та які не суперечать міжнародним зобов'язанням України. Як найвищий пріоритет слід обрати пріоритет енергетичної безпеки держави, а як основну функцію державної допомоги – запобігання виникненню і реалізації загроз енергетичній безпеці держави. Розширення цілей і критеріїв допустимості надання державної підтримки вугільній галузі, беручи до уваги необхідність забезпечення збільшення видобутку вугілля задля зменшення залежності від імпорту вугілля, беззбиткової роботи державних шахт, посилення їх конкурентоспроможності, сприятиме підвищенню рівня енергетичної безпеки.

Отже, при обґрунтуванні управлінських рішень у першу чергу має оцінюватись вплив державної допомоги для зміни стану енергетичної безпеки, що не суперечить законодавству Євросоюзу, а також для конкуренції та міжнародної торгівлі, як вимагає Угода про асоціацію.

РОЗВИТОК КОНКУРЕНЦІЇ В ІНФРАСТРУКТУРІ СИСТЕМ ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ ВУГЛЕВОДНЯМИ

6.1. Розвиток конкуренції в інфраструктурі систем забезпечення вуглеводнями на світових ринках та ринку України

Основна тенденція розвитку світового енергетичного ринку – формування єдиного простору з єдиними правилами гри, що засновані на принципах справедливої конкуренції, недискримінації та взаємної вигоди. Темпи і масштаби процесів на ринках окремих енергоресурсів відрізняються, але основні закономірності розвитку залишаються єдиними для всіх енергетичних ринків. Одна з таких закономірностей полягає в тому, що на певному етапі монопольна форма організації ринку стає неефективною і поступається місцем конкурентній організації ринкового простору.

Головними чинниками, що впливають і впливатимуть на розвиток конкуренції, поведінку глобального нафтового ринку і визначатимуть цінові тренди у перспективі, є значні відмінності щодо собівартості видобутку сирої нафти основними (топ-20) державами-виробниками (табл. 6.1).

Як бачимо, в 2018 р. максимальна собівартість спостерігалася у Великій Британії – 52,5 дол. за барель, перевищуючи аналогічний показник Кувейту (8,5 дол.) у шість разів. Натомість на початок 2023 р. найвища собівартість спостерігається у Канади – 120–150 дол. за барель. Така ситуація ускладнювала збільшення видобутку в країнах з високими витратами у періоди зниження світових цін на нафту та споживчого

попиту на нафтопродукти. Однак науково-технічний прогрес дає змогу знизити собівартість видобутку вуглеводнів.

Унаслідок великих відмінностей щодо характеристик родовищ, витрати на видобуток 1 т нафти (включаючи пошуки, розвідку, розробку і експлуатацію) можуть варіюватися від декількох доларів до десяти доларів за барель і навіть більше.

Таблиця 6.1

Средня собівартість видобутку бареля нафти в країнах Топ-20, *дол./бар.*

№	Країна	2018	2023
1	Велика Британія	52,5	-
2	Бразилія	48,8	-
3	Канада	41,0	120-150
4	США	36,2	35-50
5	Норвегія	36,1	-
6	Ангола	35,4	-
7	Колумбія	35,3	-
8	Нігерія	31,6	15-17
9	Китай	29,9	-
10	Мексика	29,1	-
11	Казахстан	27,8	20-50
12	Лівія	23,8	-
13	Венесуела	23,5	37-40
14	Алжир	20,4	-
15	РФ	17,2	20-55
16	Іран	12,6	11-27
17	ОАЕ	12,3	-
18	Ірак	10,7	-
19	Саудівська Аравія	9,9	2,8
20	Кувейт	8,5	2-8,79

Джерело: Яковлев Петр. Мировой рынок нефти: противоречивые тенденции. URL: http://www.perspektivy.info/oykumena/ekdom/mirovoj_rynok_nefti_protivorechivyje_tendencii_2018-06-14.htm; Себестоимость добычи нефти в разных странах – Цены и список регионов. URL: https://barrel.black/sebestoimost-nefti.html

Новим пріоритетним завданням у сфері нафтовидобутку стало зниження собівартості видобутку нафти з важкодоступних покладів до рівня витрат на видобуток нафти з традиційних покладів. Передбачається, що використання нових технологій дасть можливість домогтися зниження витрат на 30–50%.

Результатом стало залучення у виробничий і торговий оборот родовищ, які раніше були нерентабельні. Останнє насамперед стосується виробництва сланцевої нафти у Сполучених Штатах і глибоководного видобутку на морському шельфі Бразилії – так званих родовищ підсолевих шарів. Якщо ще в 2014 р. собівартість видобутку сланцевої нафти становила 50–80 дол./бар., то в 2016 р. цей показник наблизився до 20 дол., знизившись у середньому втричі.

Подібне сталося і щодо нафти бразильського глибоководного шельфу: у 2013 р. при світовій ціні в 110 дол./бар. її видобуток не був рентабельним, а в 2017 р., коли ціна становила близько 50 дол. США, компанії-виробники вже отримували прибуток[236].

Поряд із зазначеними вище тенденціями на світові ринки також впливає відкриття і початок експлуатації нових багатих родовищ рідких вуглеводнів – як традиційних, так і неконвенціональних.

Зокрема, на початку березня 2017 р. іспанська енергетична корпорація Repsol та її американський партнер – компанія Armstrong Energy оголосили про відкриття найбільшого за останні три десятиліття родовища легкої нафти на території США – на Алясці, запаси якого сягають 1,2 млрд барелів[237].

Значним потенціалом розширення видобутку володіють країни Латинської Америки.

Уже зараз на частку регіону (насамперед завдяки гігантським можливостям Венесуели) припадає понад 20% доведених світових запасів нафти. У найближчі роки цей показник може зрости в результаті нових відкриттів у таких країнах, як Аргентина, Бразилія, Гайана, Мексика та Чилі. Міжнародні експерти підкреслюють, що Латинська Америка, стає «гарячою

[236] 2017 offshore activity shows remarkable competitiveness against shale. URL: rystadenergy.com/NewsEvents/Ne

[237] Monforte C. Repsol realiza un descubrimiento en Alaska, el mayor en EEUU en 30 años. *Cinco Días*. Madrid.

точкою» геологорозвідки і подальшої експлуатації виявлених родовищ для багатьох провідних енергетичних компаній[238].

Має місце помітне збільшення в ряді країн (насамперед у США) комерційних і стратегічних запасів нафти, частина яких може в будь-який момент з'явитися на світовому ринку. Наприклад, у період з березня 2016 р. по березень 2017 р. запаси сирої нафти (включаючи стратегічні) у Сполучених Штатах зросли майже на 35 млн барелів, перевищивши 1222 млн барелів. За той же період США скоротили імпорт сирої нафти на 8,5% і збільшили експорт нафти і нафтопродуктів на 19,1%[239].

Мегатренди, що склалися в перші десятиліття XXI ст. у глобальній економіці, стали видозмінювати енергетичний світ завдяки потужному технологічному прориву у способах видобутку вуглеводнів («сланцева революція»), а також розвитку різного роду поновлюваних джерел енергії й альтернативних видів енергетики – сонячної, вітряної, геотермальної, біологічної тощо.

У підсумку на основі викладеного можна виділити кілька ключових аспектів, які визначають розвиток конкуренції, зокрема у світовій нафтовій промисловості.

По-перше, нафтова галузь відчуває на собі вплив енергорозвороту, основними складовими якого є як зміни у самій нафтовій галузі («сланцева революція», вихід на авансцену нових сильних виробників та експортерів тощо), так і просування альтернативних джерел енергії в найбільш розвинених країнах.

Зазначені фактори значно загострюють конкуренцію на глобальних енергетичних ринках, вимагають від експортерів нафти максимальної виробничої ефективності, стимулюють формування стратегічних і ситуативних міжнародних альянсів.

---

[238] Proyectan un futuro próspero para el sector petrolero en Latinoamérica. 8 de Marzo de 2017. URL: americaeconomia.com/

[239] U.S. Energy Information Administration. March 15, 2017. URL: eia.gov/

По-друге, зростання енергоспоживання, прогнозоване експертами, пов'язане зокрема зі збільшенням населення Землі та поліпшенням його добробуту, насамперед відбудеться у країнах Азії, Африки та Латинської Америки. Підвищення попиту на нафту та інші енергоносії очікується саме в цих регіонах, тоді як в Європі, наприклад, продовжиться тренд на зменшення енерговитрат.

Таким чином, слід очікувати подальшого загострення конкурентної боротьби провідних глобальних корпорацій на ємних нафтових ринках, що розвиваються (насамперед Азіатсько-Тихоокеанського регіону).

По-третє, в середньостроковій перспективі у світовій економіці збережуться сектори стійкого зростання споживання нафти і нафтопродуктів: автомобільний, авіаційний, морський транспорт, нафтохімія, виробництво електроенергії та ін. Саме розвиток цих ключових галузей економіки піштовхуватиме попит на рідкі вуглеводні, забезпечуючи розширення нафтових ринків та конкуренції.

У рамках зазначених світових тенденцій відбувається розвиток конкуренції і на українському ринку нафти.

Основними гравцями українського ринку видобутку нафти є державна компанія «Укргазвидобування» і напівдержавна Укрнафта, що входять до державного холдингу НАК «Нафтогаз України».

Найбільший видобувач в Україні – Укрнафта – пов'язана умовами, за яких вона не може вільно торгувати видобутої нафтою або продавати її на експорт.

Компанія «Укрнафта» зобов'язана реалізовувати свою нафту виключно на аукціонах, які призначає Міненерго. При цьому стартова ціна розраховується міністерством за формулою і часто вона не встигає за ринковою ціною, що є причиною зриву аукціонів. Єдиним покупцем нафти на аукціонах є один із двох працюючих в Україні НПЗ – Кременчуцький.

Керівництво Укрнафти неодноразово виходило до уряду з пропозицією дозволити їй експортувати нафту в разі, якщо на неї немає покупця на внутрішньому ринку. Однак уряд не дозволяє.

Другий за величиною видобувач нафти у країні – Укргазвидобування, проте нафта для компанії є бізнесом не основним, а супутнім.

За рахунок власної нафти Укргазвидобування забезпечує сировиною Шебелинський ГПЗ, продукцію якого продає, зокрема через власну мережу заправок.

Серед відносно великих приватних видобувачів нафти в Україні можна виділити «Нафтогазвидобування» (входить у корпорацію ДТЕК), «Природні ресурси» (входить у «Гео-Альянс»), Полтавську газонафтову компанію, «Укрнафтобуріння».

Приватні компанії добувають нафту за залишковим принципом. Конкурувати на зовнішньому ринку дрібні компанії не мають можливості, а на внутрішньому продавати її немає кому. Приватним компаніям залишається продавати нафту на так звані міні-НПЗ, які постачають нафтопродукти в регіональні мережі.

В Україні є 89 компаній, основним видом діяльності яких є переробка нафти і газового конденсату, але достовірних даних про їх потужності та номенклатуру продукції немає. Як працюють міні-НПЗ, зрозуміло, якщо врахувати, що в Україні нелегально діють близько 1,5 тис. АЗС, через які продається близько 40 тис. т нафтопродуктів на місяць.

Таким чином, сектора незалежних виробників нафти, що створюють основну конкуренцію, у нашій країні практично немає. Наш ринок нафти прагне до монополії.

У зв’язку з економічною кризою у світі скоротилося споживання палива, а нафта втратила в ціні. Ціна на нафту марки Brent знизилася з 45,27 до 32 дол. за барель, але після демаршу Саудівської Аравії ще зменшилась до 28,3 дол. за барель Ціна нафти американської марки WTI знизилася майже на 30% – з 42 до 29,58 дол. за барель (рис. 6.1).

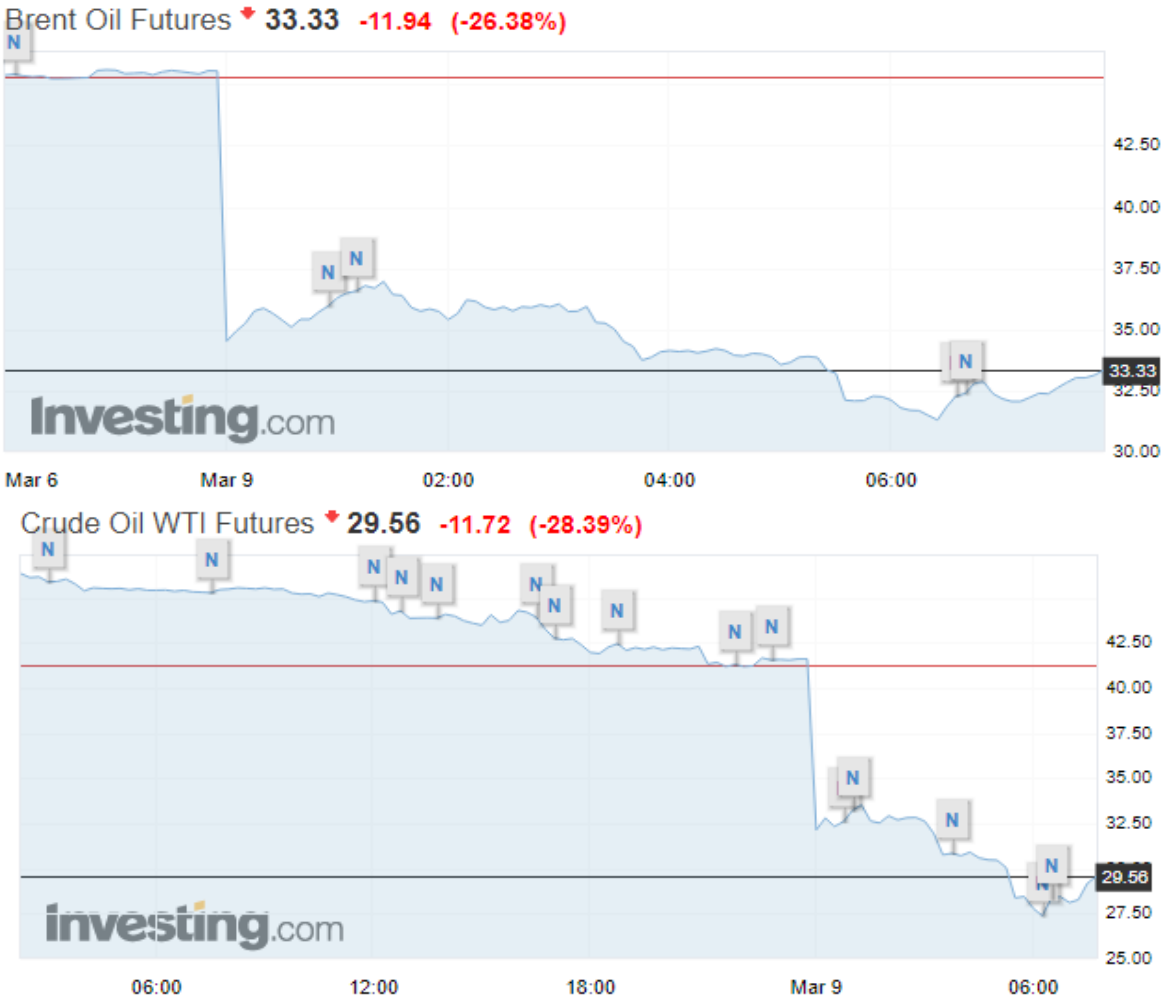

Рис. 6.1. Динаміка цін на нафту

Джерело: Stock Market Quotes & Financial News. *Investing.com*. URL: https://www.investing.com/

Зниження світових цін на нафту негативно вплинуло на діяльність українських нафтовидобувних компаній. Зокрема, «Укрнафта» сплатила до бюджету ренту 101 дол./т за нафту, видобуту в грудні–січні, але не могла її продати через те, що АТ «Укртатнафта» (Кременчуцький НПЗ) завезла в країну нафту, більш якісну та дешевшу за нафту українського походження (табл. 6.2).

У 2020 р. імпортовано 1246 тис. т сировини на 403,6 млн дол. США.

З Азербайджану надійшло сировини на 310 млн дол. США (806 тис. т, частка – 65%), із США – на 91 млн дол. США (299 тис. т, частка 24%), Лівії – на 2,6 млн дол. США (141 тис. т, частка 11%).

Таблиця 6.2

Обсяг, структура та вартість імпорту нафти в Україну в 2020 р.,

тис. т, млн дол. США

Країна	*тис. т*	*% в загальному обсязі імпорту*	**Вартість імпорту,** *млн дол. США*
Імпорт, усього	**1246**	**100**	**403,6**
Азербайджан	806	65	310,0
США	299	24	91,0
Лівія	141	11	2,6

Джерело: Енергетичний баланс України (продуктовий) за 2019–2020 роки, експорт-імпорт за окремими видами товарів за країнами світу / Державна служба статистики України. URL: https://ukrstat.gov.ua/

У таких економічних умовах українські нафтовидобувні компанії неконкурентоспроможні на міжнародному ринку через високу собівартість видобутку нафти**.**

Водночас вітчизняні виробники нафтопродуктів задовольняють внутрішні потреби ринку не більше за 20%. Решта це імпорт з інших країн (табл. 6.3). Усього за 2020 р. до України увезли 7,09 млн.т нафтопродуктів, на придбання яких витратили 3,3 млрд дол. США.

Таблиця 6.3

Структура балансу ринку нафтопродуктів України у 2020 р.

Країна	*тис. т*	*%*
Виробництво нафтопродуктів		
Україна	1,9	20
Імпорт бензину	1005	100
в т.ч.:		
Білорусь	804	80
Литва	188	19
Інші	13	1
Імпорт дизельного пального	6089	100
в т.ч.:		
Росія	2614	43
Білорусь	2340	38

Закінчення табл. 6.3

Країна	*тис. т*	*%*
Литва	574	10
Інші	561	9

Джерело: Енергетичний баланс України (продуктовий) за 2019–2020 роки, експорт-імпорт за окремими видами товарів за країнами світу / Державна служба статистики України. URL: https://ukrstat.gov.ua/

Головна проблема українських НПЗ – це невідповідність номенклатури виробництва продукції структурі споживання нафтопродуктів в Україні, це знижує їх конкурентоспроможність.

Так, Кременчуцький НПЗ у 2020 р. наростив виробництво бензинів на 5% – до 599 тис. т та скоротив випуск дизельного пального на 8,9%, до 511 тис. т. Крім того, за 2018 і 2020 роки суттєво змінилося співвідношення між випуском бензинів марки А-92 і А-95 (табл. 6.4).

Таблиця 6.4

Обсяг виробництва нафтопродуктів Кременчуцьким НПЗ у 2018–2020 рр., *тис. т*

Вид нафтопродукту	**2018 р.**	**2020 р.**	**Зміна,** *тис. т*	**Зміна,** *%*
Бензин, усього	567 299,69	599 985,5	32 685	5,0%
у тому числі:				
бензин А-92	395 354,8	341 765,9	-53588	-15,6%
бензин А-95	171 944,9	260 220,6	88275	33,9%
Дизпаливо, всього	557719,85	511 986,9	-45732	-8,9%
у тому числі:				
ДТ-Л	362 192,4	332 234,5	-29957	-9,0%
ДТ-З	195 527,5	173 752,4	-21775	-12,5%

Джерело: Нафтогаз. URL: http:// www.vgv.com.ua

Основною перешкодою для збільшення обсягу переробки для Кременчуцького НПЗ залишаються складнощі із реалізацією бензинів.

Для вирішення цієї проблеми компанія запропонувала увести антисубсидіарне мито на білоруські бензини, а також знизити ставку акцизу на бензин і підвищити – на скраплений газ для стимулювання споживання бензину українського виробництва.

Крім того, в Україні існує нелегальний ринок нафтопродуктів, який спотворює конкурентне середовище.

Є два типи підпільних НПЗ – ті, що виробляють нафтопродукти та мають дозвільні документи, і ті, які взагалі не мають ніяких документів. На заводах першого типу, як правило, більша частина пального виготовляється законно – на потужностях, які офіційно зареєстровані; інша частина виготовляється незаконно, переважно в нічну зміну.

Нелегальні НПЗ та інші кустарні виробники переважно випускають бензин – в номенклатурі українських НПЗ. Нелегальні НПЗ мають свою мережу нелегальних АЗС, через які й реалізують свою продукцію. За оцінками експертів, фактична кількість нелегальних об’єктів на сьогодні становить 1500, а обсяг отримуваних на них тіньових доходів – понад 80 млн дол. США на рік.

Нелегальні АЗС спотворюють добросовісну конкуренцію, у зв’язку з чим легальний бізнес не розвивається. Операторам, які працюють у легальному полі, доводитися підвищувати маржу для покриття інвестиційних та інших витрат. Середня роздрібна націнка в 2020 р. на бензин і дизельне пальне становила 5–5,5 грн/л, а на автогаз – 1,4 грн.

Порушення норм і вимог чинного законодавства у роботі з нафтопродуктами дає нелегальним АЗС можливість виставляти на пальне ціну, що на 1–2 грн/л нижче, ніж ціна для легального ринку, і частина споживачів саме тому надають перевагу нелегальним АЗС.

Поряд з імпортом бензину основною статтею імпорту є дизельне пальне. Попит на нього в Україні щорічно збільшується протягом останніх років, тому його внутрішній ринок надзвичайно привабливий для іноземних постачальників. Так, споживання дизпалива в Україні зросло з 5,5 млн т у 2015 р. до майже 7,4 млн т у 2020 р. (+29%).

У грошовому вираженні річний обсяг ринку дизпалива збільшився за цей період з 4,5 млрд до майже 6 млрд дол. США (в цінах оптової торгівлі). У структурі покриття попиту домінує імпорт з часткою 88–107,8%. У

кількісному вираженні поставки іноземного дизпалива в 2015–2020 рр. зросли на 2,06 млн т, у той час як поставки внутрішніх виробників зменшилися на 0,12 млн т. Тобто приріст обсягу імпортних поставок значно перевищив приріст обсягу поставок українських виробників.

Основним постачальником дизпалива в Україну була Росія – протягом 2015–2020 рр. наростила його поставки удвічі (з 1,34 до 2,64 млн тонн), збільшивши свою частку на ринку за цей час з 24,5 до 43,0% (табл. 6.5). З 2015 р. до 2020 р. забезпечення споживання імпортом зросло з 88,5% до 107,8% (величина, більша за 100%, свідчить, що у відповідному році дизельного пального було імпортовано більше, ніж спожито).

В Україні дизпаливо відповідно до стандарту Євро-5 виробляють Укртатнафта і Укргазвидобування, але через високу конкуренцію з боку імпорту їх потужності сумарно завантажені на 35–40%. Низький рівень завантаженості потужностей збільшує обсяг постійних витрат на одиницю виробленої продукції, що негативно впливає на конкурентоспроможність національних виробників.

Таблиця 6.5

Обсяги та структура покриття попиту на дизпаливо на українському ринку в 2015–2020 рр., *млн т*

Показник	2015	2016	2017	2018	2019	2020
Внутрішні поставки	0,63	0,70	0,71	0,70	0,81	0,51
Імпорт	4,83	5,16	5,25	5,85	6,18	6,89
у т.ч. з Росії	1,34	1,16	1,95	2,70	2,50	2,64
Всього поставок на внутрішній ринок*	5,46	5,86	5,96	6,55	6,99	7,4
Частка імпорту, %	88,50	88,10	88,10	89,30	88,40	107,8
в т.ч. з Росії	24,50	19,80	32,70	41,20	35,80	43,0

* Не враховує поставки контрафактного дизпалива.

Джерело: Державна служба статистики України. URL: http://www.ukrstat.gov.ua

Є ще два важливі компоненти ринку вуглеводнів – бітум і мазут. Ринок бітуму в Україні залежить від обсягів будівельних робіт, в основному у сфері спорудження та ремонту автодоріг.

Баланс українського ринку бітумів у 2020 р. досяг рекордного за останні десять років показника і становив 678,3 тис. т.

Збільшення ринку відбулося за рахунок внутрішнього виробництва продукту. Однак, з огляду на невеликі обсяги видобутку і переробки в нашій країні нафти, бітум в Україну надходить в основному з-за кордону.

Водночас імпортні поставки бітумів в Україні в 2020 р просіли на 2,5% порівняно з 2019 р. – до 526,2 тис. т.

Стримуючими для розвитку ринку факторами є неритмічність фінансування, затримки з платежами, надмірна бюрократизація процедур закупівлі. Всі ці проблеми позначаються на кінцевій ціні бітуму, оскільки постачальники змушені включати ці ризики в кінцеву ціну продукту.

В Україні дорожній бітум випускають кілька підприємств. Основний виробник бітумної продукції – Кременчуцький НПЗ. Також цим займаються завод Укргазвидобування при Оріховицькому родовищі на заході України і приватний виробник – Кіровоградська нафтова компанія (входить до групи компаній «Галс-К»). Українське виробництво покриває тільки 22,4% споживання бітуму (табл. 6.6).

Таблиця 6.6

Обсяги та структура поставок бітуму дорожнього на український ринок у 2017–2020 рр.

Країна	**2017**		**2018**		**2019**		**2020**	
	тис. т	*%*	*тис. т*	*%*	*тис. т*	*%*	*тис. т*	*%*
Україна	115,3	23	127,3	18,6	149,3	21,7	152,1	22,4
Білорусь	309,2	61,8	456,9	66,7	376,8	54,8	371,1	54,7
Росія	68,5	13,7	57,8	8,4	121,7	17,7	122,8	17,8
Польща	5,9	1,1	40,0	5,8	37,7	5,48	30,3	4,7
Інші	0,9	0,1	2,3	0,34	2,1	0,31	2,0	0,2

Джерело: Державна служба статистики України. URL: http://www.ukrstat.gov.ua

Підвищений попит на імпортний бітум перетворює український ринок на преміальний. Імпортний бітум продається з прив’язкою до котирування Fuel Oil 3,5% цінового агентства Platts.

Бітум нафтовий дорожній в Україну майже повністю імпортується. Обсяги поставок покрівельного і будівельного бітуму всього близько 400 т.

З 2020 р. відвантаження білоруського дорожнього бітуму зменшилися на 7,1% порівняно з 2017 р. – до 371,1 тис. т. Постачальниками бітуму в

Україну були Мозирський НПЗ, Новополоцький НПЗ, а також Унітарне підприємство «Нафтобітумний завод».

У 2020 р. позиції на українському ринку зайняла Росія, порівняно з 2017 р. збільшивши поставки вдвічі – до 122,8 тис. т. Російський бітум дешевший за білоруський, до того ж товар часто продавався за фіксованою ціною.

Основними продавцями стали Газпром, який продає бітум Московського та Ярославського НПЗ, а також Роснефть, яка реалізує бітуми Рязанської НПК, Уфанефтехіма і Сизранского НПЗ. Крім того, з 400 т до 12,4 тис. т збільшилися відвантаження з заводів Лукойлу.

Польща – третій за величиною експортер бітуму в Україну. Поставки здійснювалися з Полоцького НПЗ (Orlen) – 31,0 тис. т і Гданського НПЗ (Lotos) – 6,6 тис. т. В Україну також імпортувався бітум зі Швеції та Литви. У минулому році вперше на українському ринку з'явилися угорські бітуми. 700 т виробництва Дунайського НПЗ компанії Mol привезла фірма «Експрес».

Основними негативними факторами, що впливають, на конкурентоспроможність українських виробників бітуму є:

– залежність від імпорту;

– недостатньо гнучка реакція системи бюджетного фінансування на мінливі ринкові умови, такі як ціни на нафту, курс гривні, вартість енергоресурсів;

– нерівномірний розподіл попиту по регіонах країни;

– відсутність динаміки в реалізації державних будівельних програм. Подальші перспективи розвитку ринку бітуму в Україні багато в чому залежать від виконання планів уряду за обсягами будівництва і ремонту доріг.

На відміну від бітуму, ринок мазуту скорочується. За 2017–2020 рр. український ринок мазуту впав майже в 2,5 раза – з 241,6 тис. т до 96,0 тис т. Внутрішнє виробництво за цей період знизилося на 28,4%, а імпорт – у понад

шість разів. У період 2019–2020 рр споживання мазуту забезпечувалося власним виробництвом.

Запаси мазуту на складах теплоелектростанцій і теплоелектроцентралей у 2020 р. зменшилися до мінімального за кілька останніх років рівня в 35,6 тис. т.

Причиною різкого зниження використання топкового мазуту стало посилення вимог до якості. З 2018 р. заборонено використання мазуту з вмістом сірки понад 1%. В Україні та Білорусі, з якої раніше йшли основні поставки, мазут такої марки не виробляється. Її випуск налагоджено на одиничних НПЗ Росії та Казахстану. Навіть найдешевший мазут із вмістом сірки 3,5% лише епізодично успішно конкурував з природним газом. Однак за всіма нормативами мазут залишається резервним паливом.

В інфраструктурі систем забезпечення вуглеводнями важливу роль відіграє конкуренція на ринку послуг з транспортування нафти і нафтопродуктів.

Відповідно до Закону України «Про природні монополії»[240] транспортування нафти і нафтопродуктів магістральними трубопроводами віднесено до сфери діяльності суб’єктів природних монополій, а тому підлягає державному регулюванню згідно із законодавством про природні монополії. Статтями 6 та 7 Закону про природні монополії передбачаються методи державного регулювання: цінове регулювання, або визначення споживачів, які підлягають обов’язковому обслуговуванню, а також здійснення державного контролю (нагляду) у сферах природних монополій.

З іншого боку, відповідно до пункту 3 статті 4 Закону про природні монополії, не допускається стримування економічно виправданого переходу сфер природних монополій у стан конкурентного ринку.

Оптові партії нафти і нафтопродуктів транспортуються в основному з використанням залізничного і трубопровідного транспорту, що засвідчує їх

[240] Закон України «Про природні монополії» від 20.04.2000 № 1682-III. URL: http://search.ligazakon.ua/l_doc2.nsf/link1/ed_2000_04_20/T001682.html

альтернативність. Автомобільним транспортом нафтопродукти доставляються дрібнооптовими партіями, як правило, безпосередньо в місця їх реалізації кінцевим споживачам (АЗС, ТЗК в аеропортах), таким чином його можна виключити із порівняння із залізничними перевезеннями і трубопровідним транспортом.

Транспортування нафти. АТ «Укртранснафта» у 2019 р. збільшило транспортування нафти на 0,5% – з 15,44 млн т до 15,51 млн т (табл. 6.7).

Обсяг внутрішнього транспортування нафти у 2019 р. становив 2,38 млн т – на 13,4%, або на 281,30 тис. т, більше, ніж у 2018 р. Це найвищий обсяг прокачування нафти на НПЗ України за останні п’ять років.

Зокрема, обсяг транспортування української нафти на Кременчуцький НПЗ у 2020 р. збільшився порівняно з 2018 р. на 4,0% – до 1,03 млн т. Обсяг транспортування легкої нафти з чорноморських портів на Кременчуцький НПЗ за результатами 2020 р. зріс порівняно з 2018 р. на 35,4% – до 910 тис. тонн.

Таблиця 6.7

Транспортування нафти магістральними нафтопроводами у 2018–2020 рр., *млн т*

Показник	**2018**	**2020**
Усього,	15,4	16,0
в тому числі:		
внутрішнє транспортування	2,1	3,0

Джерело: сайт «Укртранснафти». URL: https://www.ukrtransnafta.com

Тарифи. У 2017 р НКРЕКУ розробила методику поетапного підвищення тарифів для Укртранснафти. Тарифи збільшуються через зміну методології порядку їх формування, відходу від субсидування внутрішніх тарифів за рахунок транзитних, зменшення кількості маршрутів транспортування з 18 до шести (п’ять маршрутів до Кременчугського НПЗ та один до Шебелинського) (рис. 6.2), а також зростання обсягів

транспортування на Кременчуцький НПЗ. У 2019 р. було прийнято постанову НКРЕКП про підвищення тарифів для Укртранснафти[241].

У 2019 р. Укртранснафта і Укртатнафта уклали угоду про збільшення транспортування нафти від чорноморських портів до Кременчуцького НПЗ на рівні 1,2 млн тонн на рік. Завдяки цій угоді тарифи на внутрішнє транспортування нафти поступово підвищуватимуться протягом трьох років (табл. 6.8).

Вартість транспортування нафти по трубопроводу приблизно в 2,5 раза дешевше, ніж залізницею. Зокрема, на двох маршрутах поставки нафти з родовищ ПАТ «Укрнафта» на НПЗ в Кременчуці, – а саме від Гнідинців та Малої Павлівки – тарифи зростуть у понад два рази, а від Глинсько-Розбишівського родовища – в 1,7 раза (табл. 6.8.).

Рис. 6.2. Діючі маршрути постачання нафти системою «Укртранснафта» і тарифи на прокачку

Джерело: сайт Укртранснафти. URL.: https://www.ukrtransnafta.com; сайт Нафтогазу України. URL.: https://www.naftogaz.com/www/3/nakweb.nsf?Open

[241] Постанова НКРЕКП «Про встановлення тарифів на транспортування нафти магістральними трубопроводами АТ "Укртанснафта" для споживачів України на перехідний період від 11.10.2019» № 2108. URL: https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/v2108874-19#Text

Таблиця 6.8

Тарифи на доставку нафти трубопровідним і залізничним транспортом в Україні, *грн/т*

Маршрут	Чинний ж/д тариф	Тарифи на прокачування нафти по внутрішніх маршрутах, *грн/т без ПДВ*			
		Діючі тарифи в 2018	1 жовтня 2019	1 жовтня 2020	1 жовтня 2021
НПС «Долина» – НПК «Галичина»	79,58	101,6	118,57	138,38	161,5
НПК «Гнідинці» – Кременчуцький НПЗ	118,07	52,2	71,77	98,69	135,7
ЛВДС «Глинсько-Розбишівська» – Кременчуцький НПЗ	134,1	41,1	51,58	64,25	80,04
«М. Павловка» – Кременчуцький НПЗ	179,96	53,4	74,78	104,73	144,66
МНТ «Південний» – Кременчуцький НПЗ	101,3	101,3	147,08	234,76	310,09
ПЗД «Одеса» – Кременчуцький НПЗ	228,96	107,9	132,13	161,80	198,14

Джерело: сайт Нафтогазу України. URL.: https://www.naftogaz.com/www/3/nakweb.nsf?Open

Маршрутом від Одеси до Кременчуцького НПЗ, за яким з березня 2017 р. на завод поставляється азербайджанська нафта, тариф збільшиться з 107,9 грн/т до 153,9 грн/т. Маршрутом від МНТ «Південний» до заводу тариф становитиме 139,4 грн/т проти чинного 101,3 грн/т (усі тарифи вказані без ПДВ).

Таким чином, тариф «Укртранснафти» на транспортування нафти виросте, але все одно залишиться дешевшим, ніж за перевезення залізницею.

Відвантаження нафтопродуктів на внутрішній ринок України за видами транспорту. З табл. 6.9 випливає, що переважна частка відвантажень з Кременчуцького НПЗ припадає на залізничний транспорт, далі у порядку зменшення ідуть трубопровідний й автотранспорт і найменшу частку становить водний транспорт та інші. На сьогоднішній день покупцями кременчуцьких нафтопродуктів є як оптові гравці, так і мережі АЗС.

Таблиця 6.9

Частки відвантаження нафтопродуктів на внутрішній ринок України за видами транспорту за 2018–2020 рр., *%*

Вид транспорту	2018 р.	2020 р.
Залізниця	73,3	72,0
Трубопровід	16,4	18,3
Авто	8,9	9,7

Джерело: складено автором на основі даних офіційного сайту «Нафтогаз України». URL: https://www.naftogaz.com/www/3/nakweb.nsf?Open

Тарифи. Тарифи Укрзалізниці у внутрішньому сполученні збільшилися. Вартість перевезення 1 т на відстань 500 км виросла в середньому на 20% (табл. 6.10).

Таблиця 6.10

Зміни в тарифах Укрзалізниці на перевезення нафтопродуктів,

дол. США за 1 тонну на 500 км

Найменування вантажу	2017	2020	Різниця	Зростання, %
Нафтопродукти світлі	12,62	15,96	2,3	17,7

Джерело: Копылов Н. Тарифы Укрзализниці: ближе к России, дальше от ЕС. *Бізнес цензор*. 02.12.20. URL: https://biz.censor.net/resonance/3234357/tarify_ukrzaliznytsi_blije_k_rossii_dalshe_ot_es

Надання послуг з транспортування імпортних світлих нафтопродуктів. У розрізі транспорту на залізничні поставки нафтопродуктів припадає 67,1%, трубопровідні – 23,7%, морські – 9% і авто – близько 0,1% (табл. 6.11).

Більша частина перевезення нафтопродуктів на внутрішній ринок та послуг з транспортування імпортних світлих нафтопродуктів здійснюється залізничним транспортом із часткою понад 70%, а усіма іншими видами транспорту, зокрема й трубопровідним, – разом близько 30%.

Таблиця 6.11

Структура імпортних поставок нафтопродуктів по видах транспорту в 2018–2020 рр. *%*

Вид транспорту	2018 р.	2020 р.
Залізничний	67,1	58,0
Трубопровідний	23,7	36,1
Морський	9,0	5,7
Автомобільний	0,1	0,2

Джерело: складено автором на основі даних офіційного сайту «Нафтогаз України». URL: https://www.naftogaz.com/www/3/nakweb.nsf?Open

Таким чином, транспортування нафтопродуктів залізничним і трубопровідним транспортом є альтернативним.

Проведений вище аналіз сучасного стану ринку нафти та нафтопродуктів дав змогу розрахувати коефіцієнт Лернера та індекс

Герфіндаля – Гіршмана і використати отримані розрахунки в комплексному поєднанні з моделями ринкових структур для визначення рівня монополізації в системах забезпечення вуглеводнями.

Можливими моделями досліджуваної ринкової структури (які описано у розділі 1) є: монополія; олігополія з чіткими межами (існує груповий або одноосібний лідер ринку) олігополія з розмитими межами (не існує чіткої взаємодії між олігополістами), конкуренція.

Загалом ринку нафти та нафтопродуктів притаманні ознаки як конкурентного ринку, так і монополії та олігополії.

Водночас процес монополізації на ринку нафти та нафтопродуктів не позбавлений ринкового контролю з боку виробників чи постачальників.

Отже, охарактеризувати ринок вуглеводнів однобічно – як монополію, олігополію чи конкуренцію – важко, оскільки він поєднує ознаки протилежних ринкових структур.

Критерії аналізу ступеня монополізації ринку вуглеводнів, згідно з якими ступінь монополізації поділяється на високий, середній, помірний, низький (або нульовий), наведено в табл. 6.12.

Таблиця 6.12

Критерії аналізу ступеня монополізації ринку вуглеводнів

Критерії	**Ступінь монополізації**			
	Висока	**Середня**	**Помірна**	**Низька або нульова**
Модель ринкової структури	Монополія	Олігополія з чіткими межами	Олігополія з розмитим межами	Конкуренція
Коефіцієнт Лернера	1–0,8	0,8–0,5	0,5–0,3	0,3–0
Індекс Герфіндаля – Гіршмана	8000–10000	4000–8000	4000–8000	1000–0

*Джерело:*складено автором.

Ринок, на якому діє один продавець, а також існують непереборні бар’єри, характеризується як ринок абсолютної монополії. Різновидом цього ринку є ринок, на якому присутній суб’єкт господарювання із монопольним становищем. За такої ринкової ситуації не існує рівноправних конкурентів,

одному постачальнику товару належить практично уся ринкова влада, у такому випадку коефіцієнт Лернера наближається або дорівнює одиниці. Поділ ринкової структури на олігополію з чіткими межами та олігополію з розмитим межами відбувається на основі аналізу коефіцієнта Лернера, індексу Герфіндаля – Гіршмана або показника рівня концентрації ринку, – але усі ці показники переважно мають однаковий економічний зміст.

Для визначення типу олігополії як основної проміжної ринкової моделі між конкуренцією та монополією, Антимонопольний комітет України використовує таку класифікацію: ринкова ситуація, за якої 6–7 суб'єктів господарювання охоплюють 70–80% ринку, називається олігополія з розмитим межами, у випадку; коли на ринку діють лише 2–3 суб'єкти господарювання – олігополія з чіткими межами. У цих випадках коефіцієнт Лернера більший за нуль .

Тип ринкової структури та рівень монополізації на ринку нафти та нафтопродуктів України. Кількість організацій, що мають ліцензії на право користування надрами і здійснюють видобуток нафти в 2020 р., становила 25. За обсягами видобутку між цими компаніями існує велика різниця.

З них одна компанія «Укрнафта» входить у структуру вертикально інтегрованої компанії (ВІНК), одна державна компанія «Укргазвидобування», 23 – незалежні виробники.

Структура нафтової галузі в Україні має олігопольний характер і характеризується наявністю однієї вертикально інтегрованої нафтової компанії «Укрнафта» (ВІНК), яка здійснює діяльність на всіх сегментах ринку, займаючись видобутком і переробкою нафти, зберіганням, оптовою, дрібнооптовою і роздрібною реалізацією нафтопродуктів.

Таким чином, вільний ринок нафти практично відсутній: понад 80% нафти в Україні видобувається двома великими компаніями (ПАТ «Укргазвидобування», ПАТ «Укрнафта»), приблизно такий же відсоток української нафти переробляється на Кременчуцькому НПЗ, який контролює ПАТ «Укрнафта»).

На підставі обсягів внутрішього видобутку нафти, споживання, обсягів виробництва та імпорту нафтопродуктів визначено відносні критерії оцінки ступеня монополізації українського ринку вуглеводнів, а саме розраховано коефіцієнт Лернера та Герфіндаля – Гіршмана (табл. 6.13).

Таблиця 6.13

Критерії оцінки ступеня монополізації українського ринку вуглеводнів

Критерії	2018 р.	2020 р.
Коефіцієнт Лернера	0,53	0,56
Індекс Герфіндаля – Гіршмана	4600	4200
Модель ринкової структури	Олігополія з чіткими межами	Олігополія з чіткими межами

Джерело: складено автором.

Враховуючи той факт, що на українському ринку нафти фактично присутні лише чотири продавці (Україна, Азербайджан, США та Казахстан), на ринку нафтопродуктів також чотири продавці (Україна, Росія, Білорусь, Литва) можна стверджувати, що монополізація українського ринку нафти світовими нафтовими експортерами є значною, а тому ринкова модель – олігополія з чіткими межами.

6.2. Нормативно-правова база України щодо розвитку конкуренції в системах забезпечення вуглеводнями

Правовою основою для реалізації конкурентної політики у вуглеводневому секторі Україні є законодавство про захист економічної конкуренції, що ґрунтується на нормах, визначених Конституцією України[242], і яке становлять Закони України «Про захист економічної конкуренції»[243], «Про Антимонопольний комітет України»[244], «Про захист від

[242] Закон України «Конституція України» від 28.06.1996 № 254к/96-ВР. URL: https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/254%D0%BA/96-%D0%B2%D1%80#Text

[243] Закон України «Про захист економічної конкуренції» від 11.01.2001 № 2210-III. URL: https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/2210-14#Text

[244] Закон України «Про Антимонопольний комітет України» від 26.11.1993 № 3659-XI. URL: https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/3659-12#Text

недобросовісної конкуренції»[245], «Про природні монополії», нормативно-правові акти, прийнятих відповідно до цих законів.

Основними правовими принципами конкурентного законодавства є законність, гласність та захист конкуренції на засадах рівності інтересів фізичних та юридичних осіб.

Одним з основних нормативно-правових актів, які формують вітчизняне конкурентне законодавство, є Закон України «Про захист економічної конкуренції», який набув чинності 2 березня 2002 р. З ухваленням цього Закону акценти зміщено у бік захисту конкурентних відносин у вітчизняній економіці.

У Законі України «Про захист економічної конкуренції» визначено: економічна конкуренція (конкуренція) – змагання між суб'єктами господарювання з метою здобуття завдяки власним досягненням переваг над іншими суб'єктами господарювання, внаслідок чого споживачі, суб'єкти господарювання мають можливість вибирати між кількома продавцями, покупцями, а окремий суб'єкт господарювання не може визначати умови обороту товарів на ринку.

Цей закон визначає правові засади підтримки та захисту економічної конкуренції, встановлює перелік дій, які є антиконкурентними, а також механізми контролю за концентрацією та розглядом заяв та справ про надання дозволу на узгоджені дії та концентрацію суб'єктів господарювання, уводить нові правові норми стосовно відповідальності за порушення законодавства про захист економічної конкуренції.

Ухвалення цього закону усунуло суттєві прогалини у правилах вітчизняної конкуренції, але існує низка проблем, на які необхідно зреагувати у чинному нормативно-правовому акті, зокрема: неузгодженість окремих положень цього закону з нормативно-правовими актами господарського законодавства. Наприклад, на те, що певні терміни мають

[245] Закон України «Про захист від недобросовісної конкуренції» від 07.06.1996 № 236/96-ВР. URL: https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/236/96-%D0%B2%D1%80#Text

трактування інакше, ніж у інших законодавчих документах («суб'єкт господарювання», «малий та середній підприємець»).

Окремі положення цього закону розмиті та нечіткі. По-перше, надто загальними є положення щодо антиконкурентних узгоджених дій. По-друге, Кабінет Міністрів України (КМУ) має право дозволяти узгоджені дії, які заборонив Антимонопольний комітет України, якщо позитивний ефект від таких узгоджених дій переважає негативні наслідки обмеження конкуренції. Але не зрозуміло, за якими критеріями визначатиметься позитивний ефект.

Правові засади становлення та розвитку чесних засад ведення конкуренції при здійсненні підприємницької діяльності визначає Закон України «Про захист від недобросовісної конкуренції» від 07.06.1996 р. З ухваленням зазначеного закону правове регулювання захисту суб'єктів господарювання і споживачів від недобросовісної конкуренції було відокремлене від вітчизняного антимонопольного законодавства. У Законі України «Про захист від недобросовісної конкуренції» під недобросовісною конкуренцією розуміють будь-які дії у конкуренції, що суперечать правилам, торговим та іншим чесним звичаям у підприємницькій діяльності. У законі виділено такі групи порушень, що стосуються недобросовісної конкуренції: неправомірне використання ділової репутації господарюючого суб'єкта (підприємця); створення перешкод господарюючим суб'єктам (підприємцям) у процесі конкуренції та досягнення неправомірних переваг у конкуренції; неправомірне збирання інформації, розголошення та використання комерційної таємниці.

У господарському житті застосування Закон України «Про захист від недобросовісної конкуренції» наражається на певні труднощі, які потрібно подолати. Серед них: низький рівень правової обізнаності підприємців у питаннях можливого застосування законодавства у випадках недобросовісних дій конкурентів, окремі правопорушення та їх регулювання трактуються надто узагальнено.

Дієвість та ефективність функціонування конкурентного середовища залежить від належного державного контролю за сферою природних монополій. Держава повинна звести до мінімуму негативні економічні та соціальні наслідки діяльності суб'єктів природних монополій. Правові, економічні та організаційні засади державного регулювання діяльності суб'єктів природних монополій визначено Законом України «Про природні монополії», який було ухвалено у квітні 2000 р. У ньому наголошується, що природна монополія – це стан товарного ринку, за якого задоволення попиту на цьому ринку є ефективнішим за умови відсутності конкуренції унаслідок технологічних особливостей виробництва (у зв'язку з істотним зменшенням витрат виробництва на одиницю товару у міру збільшення обсягів виробництва), а товари (послуги), що виробляються суб'єктами природних монополій, не можуть бути замінені іншими товарами (послугами), через що попит на цьому товарному ринку менше залежить від зміни цін на ці товари (послуги), ніж попит на інші товари (послуги).

Центральне місце в системі органів контролю у сфері економічної конкуренції займає Антимонопольний комітет України (АМКУ), створений у 1993 р. Правовий статус Комітету визначає Закон України «Про Антимонопольний комітет України»[246]. Згідно з цим законом АМКУ є державним органом зі спеціальним статусом, мета діяльності якого – забезпечення державного захисту конкуренції у підприємницькій діяльності.

Головними завданнями АМКУ визначено такі: здійснення державного контролю за дотриманням законодавства про захист економічної конкуренції на засадах рівності суб'єктів господарювання перед законом та пріоритету прав споживачів, запобігання, виявлення і припинення порушень законодавства про захист економічної конкуренції; контроль за концентрацією, узгодженими діями суб'єктів господарювання та регулювання цін на товари, що виробляються суб'єктами природних

[246] Закон України «Про Антимонопольний комітет України» від 26.11.1993 № 3659-XI. URL: //zakon.rada.gov.ua/laws/show/3659-12#Text

монополій; сприяння розвитку добросовісної конкуренції. Територіальні відділення АМКУ функціонують у всіх регіонах держави.

Відповідно до ухваленого в січні 2004 р. Закону України «Про внесення змін до деяких законів України з питань захисту економічної конкуренції»[247], повноваження АМКУ значно розширилися. Отже, АМКУ є державним органом, який, з одного боку, здійснює політику у сфері обмеження монополізму та сприяє розвитку конкуренції, а з іншого – самостійно проводить розслідування та ухвалює рішення. Крім того, АМКУ виконує функцію контролю: стежить за дотриманням конкурентного законодавства у процесі приватизації державної власності; за процесами узгодження діяльності суб'єктів господарювання при здійсненні підприємницької діяльності; за дотриманням законодавства при прийнятті рішень органами державної влади, місцевого самоврядування; за дотриманням чинного законодавства в процесі економічної концентрації.

У проведенні політики захисту конкуренції беруть участь й інші міністерства і відомства у відповідних секторах економіки. Кожне міністерство проводить заходи, необхідні для здійснення зазначених процесів у підпорядкованій галузі.

Нелегальний ринок нафтопродуктів

Сьогодні в Україні ведеться боротьба з нелегальним обігом нафтопродуктів. Україні конче потрібно вивести ринок пального з «тіні» і зробити його прозорим.

За експертними оцінками, в Україні нелегально працюють 1,5 тис. АЗС. Обсяг продажів пального через такі заправки становить близько 40 тис. т на

[247] Закон України «Про внесення змін до деяких законів України з питань захисту економічної конкуренції» від 20.11.2003 №1294-1V. URL: https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/2210-1#Tex

місяць. Тіньовий ринок, зокрема в сегменті дизпалива, становить 20%, а зрідженого газу – 30–50%[248].

Незаконні пункти продажу розміщуються й експлуатуються без належної реєстрації землекористування, без дозволу на роботу об'єктів підвищеної небезпеки, пальне продається без касових апаратів, робітники працюють без оформлення трудових відносин. І все це спотворює справедливу конкуренцію на ринку нафтопродуктів.

Головними факторами існування такої ситуації на ринку пального стали тривала відсутність з боку влади ефективних системних заходів із протидії нелегальному виробництву та продажу пального, а також відсутність ефективних інструментів контролю за відповідністю фактичних і документальних обсягів пального в місцях виробництва, зберігання і продажу.

Аналіз досвіду європейських та інших країн свідчить, що в боротьбі за прозорий ринок і викорінення нелегального сегмента вони рухалися шляхом впровадження ефективних регуляцій – контроль над оборотом палива, посилення адміністрування, уведення ліцензування, фінансові гарантії, ідентифікація промислових споживачів. У наступному підрозділі ми окремо розглянемо європейські вимоги щодо конкуренції у вуглеводневому секторі економіки.

Для України виходом із кризової ситуації на ринку нафтопродуктів стане впровадження комплексних заходів ефективного адміністрування обороту пального і місць його виробництва, зберігання і торгівлі.

Основним законом, ухваленим для регулювання ринку пального, є Закон № 2628-VIII «Про внесення змін до Податкового Кодексу України та деяких інших законодавчих актів України щодо поліпшення адміністрування

[248] Нові правила на ринку нафтопродуктів. URL::https://www.minprom.ua/digest/254291.html

та перегляду ставок окремих податків і зборів»[249]. Зокрема, в законі прописано:

– уведення з 1 липня 2019 р. ліцензування виробництва пального, його зберігання, оптової та роздрібної торгівлі;

– запуск модернізованої системи електронного адміністрування реалізації пального (СЕАРП) з його врахуванням за кожним акцизним складом, де воно перебуває;

– запуск нової системи контролю над фактичним оборотом і залишками пального на акцизних складах з використанням сучасних засобів вимірювальної техніки (витратомірів і рівнемірів);

– посилення відповідальності за нелегальні операції з пальним.

Кожен із перелічених у законі інструментів є складовою частиною побудови прозорого ринку нафтопродуктів та публічності його учасників.

Так, через механізм ліцензування має відбутися перевірка законності та безпеки роботи місць виробництва, зберігання, оптової та роздрібної торгівлі пальним, а також їх прозора і публічна ідентифікація для споживачів і суспільства. Умови отримання ліцензій передбачають їх невелику вартість, яка не вплине на собівартість палива, і надання декількох документів, що підтверджують законність і безпеку роботи об’єкта, де виробляється, зберігається або продається пальне, без наявності яких об’єкти не мають права працювати.

Наступною складовою побудови прозорого ринку є впровадження модернізованої системи електронного адміністрування реалізації пального (СЕАРП), яка, на відміну від чинної з 2016 р. системи, передбачає ведення автоматичного обліку обсягів пального на кожному стаціонарному складі (НПЗ, нафтобази, АЗС та ін., де перебуває пальне) і на акцизному

[249] Закон України «Про внесення змін до Податкового Кодексу України та деяких інших законодавчих актів України щодо поліпшення адміністрування та перегляду ставок окремих податків і зборів» від 23.11.2018 № 2628-VIII URL: https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/2628-19#Text

пересувному складі (транспортні засоби, що переміщують пальне по країні).

У модернізованій системі електронного адміністрування реалізації палива (СЕАРП) повинні зареєструватися діючі платники акцизного податку та нові, якими є великі промислові споживачі пального, а також компанії, що зберігають пальне інших підприємств.

Заключним елементом комплексних засобів забезпечення прозорого ринку є уведення нової системи контролю над фактичним оборотом і залишками пального на стаціонарних акцизних складах. Для цього поетапно встановлюватимуться рівнеміри на резервуари, розташовані на акцизних складах, і витратоміри – лічильники на місцях продажу пального наливом з акцизних складів.

Показники рівнемірів і витратомірів щодо фактичних обсягів одержаного і відпущеного палива, а також залишків пального на початок і на кінець звітних діб щодня передаватимуться в ГФС.

Наявність трьох зазначених механізмів контролю допоможе:

– ідентифікувати та перевірити легальність і безпеку роботи місць виробництва, зберігання, оптової та роздрібної торгівлі пальним, забезпечити публічність таких місць та суб’єктів господарювання, що виробляють, зберігають і продають пальне;

– автоматично зіставляти щодо кожного акцизного складу показники системи електронного адміністрування реалізації палива (обсяги палива, з якого сплачено акцизний податок) із показниками системи контролю над фактичним оборотом і залишками пального (показниками рівнемірів і витратомірів), що дозволить автоматично виявляти невраховані обсяги палива, з яких не сплачено податки;

– підвищити рівень надходжень до державного та місцевих бюджетів на рівні 10 млрд грн на рік, які можна спрямувати на створення у країні стратегічно важливих мінімальних запасів нафти і нафтопродуктів для

уникнення криз під час надзвичайних періодів, а також на розвиток інфраструктури населених пунктів.

6.3. Європейські вимоги та удосконалення державного регулювання конкурентного середовища у вуглеводневому секторі України

Нафта є ключовим товаром світової економіки. Хоча її частка у структурі світового споживання паливно-енергетичних ресурсів дещо зменшується, проте залишається і залишатиметься значною. Значущість нафтового чинника для світової економіки можна оцінити з допомогою таких прикладів: збільшення середньорічної ціни одного бареля нафти на 10 дол. США призводить до зниження ВВП США на 0,5%, європейських країн – членів Організації економічного співробітництва та розвитку (ОЕСР) – 1% ВВП. Водночас, як показала практика, у міру зростання попиту на нафту зростає також ступінь ризику щодо її постачань, що дедалі більше підвищує імовірність нафтових криз світового масштабу. Починаючи з середини минулого століття світ пережив принаймні 18 крупних нафтових криз, чотири з яких завдали світовій економіці збитків на трильйони доларів через зниження ВВП багатьох країн як через підвищення видатків на придбання нафти, так і через згортання виробництв[250] .

Нафтові кризи стали викликом, на який розвинені країни світу відповіли, зокрема, формуванням певних запасів (резервів) нафти та нафтопродуктів, призначених для використання в разі настання криз і тим самим – для усунення/мінімізації їх негативних наслідків для національних економік.

Названі вище чинники викликають постійні та часто непередбачувані істотні зміни світових цін на нафту, що зумовлює волатильність світового нафтового ринку. Слід зазначити, що нестабільність і непередбачуваність цін є однаково невигідними як для споживачів (країн-імпортерів), так і для

[250] Саприкін В. Нафтовий вимір військової операції проти Іраку / Центр Разумкова. Київ, 2004. С. 432–438.

виробників (країн-експортерів) нафти. Для перших різке коливання цін загрожує стабільності економіки, а перебої з поставками створюють істотні загрози енергетичній безпеці. Для других – призводить до розбалансованості фінансових надходжень від продажу нафти та зменшення прогнозованості обсягів інвестицій у видобуток нафти. Це пояснюється підвищенням рівня конкурентоспроможності інших джерел енергії, зокрема відновлюваної енергетики, у розвиток якої вкладається більше коштів. Також стає рентабельною розробка важковидобувних родовищ традиційних енергоносіїв тощо.

Обопільна зацікавленість імпортерів та експортерів у стабільності та прогнозованості на світовому нафтовому ринку зумовлює створення нафтових резервів не лише у вигляді запасів видобутої нафти, а й у вигляді резервних потужностей з її видобутку.

Угода про асоціацію з ЄС[251], членство в Енергетичному Співтоваристві[252] зобов'язують Україну поступово впроваджувати енергетичне законодавство ЄС, яке стосується вимог мінімальних запасів нафти і нафтопродуктів (Директива 2009/119/ЕС[253]). Основні вимоги Директиви 2009/119/ЕС наведено в табл. 6.14.

Україна – імпортозалежна країна в частині постачання нафти та нафтопродуктів. Понад 80% її потреб задовольняються за допомогою імпортних поставок.

Створення МЗНН – один із найважливіших елементів, що упереджуватиме появу штучних ажіотажів на ринку нафтопродуктів у періоди можливих перебоїв з поставками.

---

[251] Угода про асоціацію між Україною, з однієї сторони, та Європейським Союзом, Європейським співтовариством з атомної енергії і їхніми державами-членами, з іншої сторони / Законодавство України. URL: http://zakon2.rada.gov.ua/laws/show/984_011

[252] Закон України «Про ратифікацію Протоколу про приєднання України до Договору про заснування Енергетичного Співтовариства» від 15 грудня 2010 р. № 2787-VI / Законодавство України. URL: http://zakon2.rada.gov.ua/laws/show/2787-17)

[253] Директива 2009/119/ЄС Ради від 14 вересня 2009 р. стосовно накладення на держав членів ЄС зобов'язання щодо підтримки мінімальних запасів сирої нафти та/або нафтопродуктів. URL: http://old.minjust.gov.ua/file/32530

Таблиця 6.14

Основні вимоги Директиви 2009/119/ЕС

Директива 2009/119/ЕС
Основні вимоги: • Мінімальні запаси (МЗ): загальні запаси нафти і нафтопродуктів, що дорівнюють 90 дням чистого імпорту або 61 добі середньодобового споживання (Стаття 3), додатково 10% запасів (технічно недоступних) по всіх типах продуктів МЗНН, окрім Спеціальних запасів (Додаток 3) • Принаймні 1/3 МЗНН повинні зберігатися в формі продуктів • Створення ЦКУЗ (стаття 7), також підтримання Спеціальних запасів (стаття 9), є добровільним • Мінімальні запаси можливо об'єднати з комерційними запасами за умови, що вони існують та фізично доступні (статті 5, 6 та 10). • Щомісячна звітність МЗНН – подається щомісячна статистична звітність (Статті 6, 13, 14, 15) • Розроблення планів на випадок надзвичайних ситуацій (Стаття 26, статті 18 та 21).

Незважаючи на те, що модель створення МЗНН може передбачати незначне підвищення ціни на нафтопродукти – це загалом суттєвий стабілізуючий фактор для зростання економічного потенціалу країни.

Поступ до ЄС обмежується та ускладнюється низкою негативних внутрішніх факторів. Від подолання саме внутрішніх проблем вирішальною мірою залежать як результати євроінтеграції України загалом, так і процес подальшої імплементації Директиви 2009/119/ЕС.

Україна вже 15 років намагається сформувати свої мінімальні запаси нафти та нафтопродуктів. Однак Секретаріат Енергетичного Співтовариства оцінив у 2019 р. виконання Україною вимог Директиви 2009/119/ЕС стосовно створення МЗНН у 10%, що є вкрай незадовільним в абсолютних показниках.

Причиною такого становища є відсутність нормативно-правого законодавства щодо створення МЗНН. Процес формування мінімальних запасів нафти і нафтопродуктів ініціювалося не раз. Однак відповідні нормативні документи встановлювали нереальні терміни їх формування та не передбачали виділення коштів на їх реалізацію.

6.4. Пропозиції в частині удосконалення державного регулювання та розвитку конкурентного середовища систем забезпечення України вуглеводнями

Усе зазначене вище орієнтує нас на розроблення пропозицій у частині удосконалення державного регулювання та розвитку конкурентного середовища систем забезпечення вуглеводнями України.

1. З метою розвитку конкуренції, стабілізації цінової ситуації на ринках нафтопродуктів, сприяння оперативному виявленню та припиненню порушень законодавства про захист економічної конкуренції на цих ринках, рекомендується посилення взаємодії та чіткого розмежування повноважень між АМКУ, Міненерговугіллям, іншими органами влади та учасниками ринку з метою створення системи комплексного моніторингу ринків нафтопродуктів.

При цьому, на майданчику Міненерговугілля має накопичуватись інформація від учасників ринку щодо комплексного щоденного моніторингу ринку в режимі онлайн, здійснюватися її аналіз на постійній основі та, в разі виявлення Міненерговугіллям у діях учасників ринку можливих ознак порушень законодавства про захист економічної конкуренції, надавати відповідну інформацію АМКУ.

АМКУ, за результатами отриманої від Міненерговугілля інформації, здійснюватиме поглиблене дослідження ринків нафти та нафтопродуктів, у тому числі щодо відповідності дій учасників ринку на предмет дотримання законодавства про захист економічної конкуренції.

Також, керуючись ст. 7 Закону України «Про Антимонопольний комітет України», з метою створення рівних та прозорих умов діяльності на ринках нафти та нафтопродуктів, усунення факторів, що стримують розвиток конкуренції на зазначених ринках та створюють підґрунтя для вчинення порушень законодавства про захист економічної конкуренції, також необхідно доручити відповідним органам влади вжити заходів щодо

створення незалежного механізму прозорого моніторингу стану ринку нафтопродуктів.

2. У попередніх параграфах ми характеризували проблему імпортозалежності для ринків нафтопродуктів України, і вона не втрачає актуальності. Застаріла матеріально-технічна база вітчизняних НПЗ, висока частка зношених основних фондів, відсутність фінансових вкладень у розвиток НПЗ та низька інвестиційна привабливість нафтопереробної галузі є основними факторами, що зумовлюють недостатню насиченість внутрішнього ринку нафтопродуктами вітчизняної переробки, що у свою чергу призводить до збільшення частки імпорту нафтопродуктів.

При цьому ресурсне наповнення та цінова ситуація на зазначених ринках безпосередньо залежать від стабільності економічної та політичної ситуації в країні, що виступає стратегічним постачальником пального.

Зважаючи на ці та інші загрози, ***пропонуємо*** розробити та затвердити план заходів з метою створення умов для зниження залежності від імпортних надходжень нафтопродуктів на користь розширення і використання потужностей власного виробництва і диверсифікації імпорту нафтопродуктів.

Реконструкція та модернізація вітчизняних НПЗ, збільшення глибини переробки нафти, залучення інвестицій у галузь сприятиме посиленню рівня конкуренції, зниженню оптових та роздрібних цін реалізації нафтопродуктів.

Крім того, необхідно забезпечити доступ до оптового ресурсу ринку представників малого та середнього бізнесу, недопущення завищення оптових та роздрібних цін реалізації нафтопродуктів, оскільки має місце обмежений доступ до ресурсу.

3. Українські ринки нафтопродуктів переважно насичені імпортом. Вони характеризуються присутністю на них значної кількості гравців та відсутністю державного регулювання цін на пальне.

Суб’єкти господарювання, які здійснюють роздрібну торгівлю нафтопродуктами через мережі АЗС, – представники малого та середнього

бізнесу – мають певні труднощі стосовно закупівлі пального іноземного виробництва (необхідність укладання договорів купівлі-продажу нафтопродуктів з іноземними респондентами, купівля іноземної валюти, тощо). Такі учасники ринку купують пальне у суб'єктів господарювання, які безпосередньо імпортують нафтопродукти на територію України, або в посередників.

Саме тому ми ***пропонуємо*** розглянути питання щодо розроблення нормативного акта з метою встановлення зобов'язання реалізації певної частки нафтопродуктів, вироблених на вітчизняних нафтопереробних заводах, та імпортованих в Україну, на біржах.

Розвиток біржової торгівлі нафтопродуктами в Україні сприятиме:

– запровадженню прозорих механізмів формування цін на нафтопродукти;

– забезпеченню можливості доступу до ресурсу пального вітчизняного виробництва для суб'єктів господарювання, які наразі реалізують імпортоване пальне та певною мірою несуть ризики внаслідок нестабільної геополітичної ситуації;

– забезпеченню можливості доступу до пального, що імпортується в Україну, для учасників ринку на конкурентних засадах.

Зазначене сприятиме підвищенню ступеня конкуренції, прозорості та ефективності функціонування вітчизняних ринків нафтопродуктів, запровадженню прозорих механізмів формування цін на нафту та нафтопродукти з необхідністю подолати проблеми наявності пального невизначеного походження та відсутності контролю за якістю пального.

4. Неврегулювання питань, пов'язаних із запровадженням ліцензування діяльності з виробництва, зберігання, оптової та роздрібної торгівлі пальним, може створювати адміністративні бар'єри для входу нових учасників на відповідні ринки та призвести до неможливості продовження господарської діяльності тими суб'єктами господарювання, які до моменту впровадження ліцензування фактично здійснюватимуть відповідну діяльність. Як наслідок,

зазначене могло призвести до суттєвого зменшення обсягу пропозиції пального на ринку та створити підґрунтя для порушень законодавства про захист економічної конкуренції.

З огляду на наведене ми ***пропонуємо*** прискорити розроблення проєктів нормативно-правових актів щодо:

– порядку ведення Єдиного реєстру ліцензіатів та місць обігу пального, які отримали ліцензії на право виробництва, зберігання, оптової та роздрібної торгівлі пальним, та місць виробництва, зберігання, оптової та роздрібної торгівлі пальним;

– внесення змін до переліку органів ліцензування, затвердженого постановою КМУ від 05.08.2015 № 609, у частині визначення органів виконавчої влади, уповноважених на видачу ліцензій з виробництва, зберігання, оптової та роздрібної торгівлі пальним.

5. На сьогодні в Україні система якості пального фактично не функціонує, перевірки якості пального не здійснюються.

Для подолання відсутності належного контролю за якістю пального нами ***пропонується*** продовжити роботу щодо адвокації конкуренції на ринках нафтопродуктів у частині внесення пропозицій органам влади щодо запровадження системи контролю якості пального. Це дасть змогу усунути підґрунтя для недобросовісної конкуренції між учасниками ринку, не допустити уведення споживачів в оману щодо товару, який вони купують, та, як наслідок, покращити конкурентне середовище на ринках роздрібної реалізації нафтопродуктів.

6. Для усунення факторів, що стримують розвиток конкуренції, забезпечення цінової стабільності на ринках нафтопродуктів необхідно розробити прозорий та недискримінаційний порядок формування (наповнення) та використання резерву нафтопродуктів України.

Пропонується продовжити роботу щодо формування резерву нафти та нафтопродуктів на прозорих та недискримінаційних засадах. Для цього Кабінету Міністрів України для забезпечення впровадження Директиви

2009/119/ЕС, необхідно оновити та доповнити чинне законодавство нормативно-правовими актами, що регулюють організаційно-економічні засади формування та управління МЗНН:

– розробити та ухвалити Закон України «Про мінімальні запаси нафти і нафтопродуктів» та План дій уведення в обіг екстренних і спеціальних резервів у разі значного порушення постачання нафти;

– внести зміни до Податкового кодексу України, які передбачають відрахування частки акцизного податку на створення і функціонування МЗНН;

– внести зміни до Бюджетного кодексу України в частині включення МЗНН;

– внести зміни до Кодексу України про адміністративні правопорушення стосовно відповідальності за невиконання вимог законодавства про МЗНН;

– привести нормативно-правові акти Кабінету Міністрів України у відповідність до Закону України «Про мінімальні запаси нафти і нафтопродуктів».

Міністерству економічного розвитку та торгівлі України необхідно провести інвентаризацію потужностей зберігання нафти сирої, бензину автомобільного, дизельного та авіаційного пального, скрапленого нафтового газу, наявних у структурі Державного агентства резерву України.

Міністерству енергетики та вугільної промисловості України – провести інвентаризацію потужностей зберігання нафти сирої, бензину автомобільного, дизельного та авіаційного пального, скрапленого нафтового газу, наявних у структурі ПАО «Укртранснафта».

Міністерству захисту довкілля та природних ресурсів України – розробити техніко-економічне обґрунтування зберігання сирої нафти в підземних сховищах, розташованих, зокрема, у Солотвині Івано-Франківської області, Гоголевому і Лубнах Полтавської області, а також

сольових кавернах Дніпровсько-Донецької западини, Закарпаття, Прикарпаття й дельти Південного Бугу.

Особливо важливим поряд із необхідністю забезпечення країни вуглеводнями є розв'язання проблем, пов'язаних з системою забезпечення твердим паливом та розвитком конкуренції в цьому секторі. Далі ми розглянемо саме ці питання.

Дослідження ринку нафти та нафтопродуктів як складної економічної системи потребує застосування не лише класичних методів аналізу, а й багатовекторного синтезу різних підходів.

При аналізі існуючих підходів до оцінювання розвитку конкуренції на ринку вуглеводнів було визначено та охарактеризовано окремі особливості ринку нафти та нафтопродуктів, які впливають на оцінювання цих ринків на предмет конкурентної свободи; зауважено про основні методи та підходи, якими слід послуговуватись для глибокої та повної характеристики ринку нафти і нафтопродуктів з метою вирішення поставлених у дослідженні завдань.

Для оцінки розвитку конкурентного середовища та оцінки рівня монополізації в системі забезпечення вуглеводнями пропонується методологічний підхід на основі комплексного поєднання економічних моделей ринкової структури і бального методу оцінки рівня розвитку конкуренції, в якому експертним методом за шкалою від 0 до 1 оцінюють вісім факторів, які найбільш суттєво впливають на рівень конкуренції в системі забезпечення вуглеводнями.

Проведений аналіз сучасного стану ринку нафти та нафтопродуктів дав змогу розрахувати коефіцієнт Лернера та індекс Герфіндаля – Гіршмана і використати отримані розрахунки в комплексному поєднанні з моделями ринкових структур для визначення рівня монополізації в системах забезпечення вуглеводнями.

Аналіз проблем розвитку конкуренції в інфраструктурі систем забезпечення вуглеводнями України показав, що український ринок нафти,

який отримав розвиток в момент приватизації, так і не дійшов до стадії конкурентного. Основна проблема розвитку конкуренції на українському ринку нафти – це недосконала система продажу видобутої нафти, що закріплена на законодавчому рівні.

Компанія «Укрнафта» зобов'язана реалізовувати нафту виключно на аукціонах, які призначає Міненерго. Єдиним покупцем нафти на аукціонах є Кременчуцький НПЗ.

Приватні компанії не мають можливості конкурентно торгувати нафтою на зовнішньому ринку, а на внутрішньому її продавати немає кому.

Таким чином, сектора незалежних виробників нафти, які створюють основну конкуренцію, в нашій країні практично немає. Наш ринок нафти знову прагне до монополії.

Вітчизняні виробники нафтопродуктів задовольняють внутрішні потреби ринку не більше ніж на 20%. Решта – це імпорт з інших країн. Головна проблема українських НПЗ, яка знижує їх конкуренто-спроможність, – це невідповідність номенклатури виробництва продукції структурі споживання нафтопродуктів в Україні.

Основною перешкодою для збільшення обсягу переробки для Кременчуцького НПЗ залишаються складнощі з реалізацією бензинів.

Крім того, в Україні існує нелегальний ринок нафтопродуктів, який спотворює конкурентне середовище.

Нелегальні НПЗ та інші кустарні виробники переважно випускають бензин – надлишкову позицію в номенклатурі українських НПЗ.

Нелегальні АЗС спотворюють добросовісну конкуренцію, тому легальний бізнес не розвивається. Операторам, які працюють у легальному полі, доводитися підвищувати маржу для покриття інвестиційних та інших витрат.

Аналіз міжтранспортної конкуренції на ринку послуг з транспортування вуглеводнів показав, що нафта і нафтопродукти

транспортуються в основному з використанням залізничного і трубопровідного транспорту, що свідчить про їх альтернативність.

Дослідження рівня монополізації українського ринку вуглеводнів показало, що вільний ринок нафти практично відсутній: понад 80% нафти в Україні видобувається двома великими компаніями (ПАТ «Укргазвидобування», ПАТ «Укрнафта»), приблизно такий же відсоток української нафти переробляється на Кременчуцькому НПЗ, який контролює ПАТ «Укрнафта»).

Враховуючи той факт, що на українському ринку нафти присутні фактично лише чотири продавці (Україна, Азербайджан, США та Казахстан), на ринку нафтопродуктів також чотири продавці (Україна, Росія, Білорусь, Литва) можна стверджувати, що монополізації українського ринку нафти світовими нафтовими експортерами є значною, а тому ринкова модель – олігополія з чіткими межами.

Дослідження нормативно-правової бази України щодо розвитку конкуренції в системах забезпечення вуглеводнями показало, що правовою основою для реалізації конкурентної політики у вуглеводневому секторі Україні є Конституція України, Закони України «Про захист економічної конкуренції», «Про Антимонопольний комітет України», «Про захист від недобросовісної конкуренції», «Про природні монополії» та нормативно-правових актів, прийнятих відповідно до цих законів.

Сьогодні в Україні ведеться боротьба з нелегальним обігом нафтопродуктів. Україні конче потрібно вивести ринок пального з «тіні» і зробити його прозорим. Для України виходом із кризової ситуації на ринку нафтопродуктів стане впровадження комплексних заходів ефективного адміністрування обороту і місць виробництва пального, його зберігання і торгівлі ним.

Угода про асоціацію з ЄС, членство в Енергетичному Співтоваристві зобов’язують Україну поступово впроваджувати енергетичне законодавство

ЄС, яке стосується вимог мінімальних запасів нафти і нафтопродуктів (Директива 2009/119/ЕС).

Процес формування мінімальних запасів нафти і нафтопродуктів (МЗНН) ініціювалося не раз. Однак МЗНН в Україні досі не створено з причини відсутності нормативно-правого законодавства з цього питання.

Існуюча система державного регулювання та розвиток конкурентного середовища систем забезпечення вуглеводнями формувалася і продовжує формуватися спонтанно, переважно в інтересах окремих груп впливу. Внаслідок цього держава втратила контроль над активами, відбувся відплив професійних кадрів та зниження рівня науково-технічного забезпечення вуглеводневої галузі, що призводить до зниження її конкурентоспроможності.

Дослідження основних проблем у системах забезпечення вуглеводнями показало, що державне регулювання розвитку конкуренції в цьому секторі економіки потребує вдосконалення в таких напрямах, як:

– інформаційна асиметрія на ринку нафти та нафтопродуктів;

– зниження імпортозалежності українського ринку нафтопродуктів;

– зниження обмеженості доступу до ресурсу;

– наявність пального невизначеного походження;

– контроль за якістю пального;

– створення нормативної бази щодо формування запасів нафти та нафтопродуктів.

РОЗВИТОК КОНКУРЕНЦІЇ В ІНФРАСТРУКТУРІ СИСТЕМИ ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ ЕЛЕКТРОЕНЕРГІЄЮ

7.1. Світова та європейська практика розвитку конкурентного середовища в секторі електроенергетичної інфраструктури

У країнах ЄС антимонопольне регулювання діяльності суб'єктів природних монополій і створення умов для конкуренції здійснюється на трьох рівнях: європейському, національному та регіональному. Завданням антимонопольного регулювання є стимулювання конкуренції як основи створення умов щодо оптимізації цін через підвищення ефективності виробництва та забезпечення захисту споживача. Основним критерієм для запровадження ринку є рівні для конкуренції умови.

Правову основу ЄС у сфері регулювання конкуренції визначають: Римський договір про створення Європейського економічного співтовариства (ЄЕС) від 01.01.1958 р., Ст. 85 (заборона узгоджених дій) і Ст. 86 (заборона зловживання домінуючим становищем); Договір про заснування ЄС – Ст. 101 (заборона картелів) і Ст. 102 (нагляд за зловживаннями) [254]; Регламент ЄС від 20.01.2004 № 139/2004 «Про контроль за концентрацією підприємств»; Регламент ЄС від 16.12.2002 № 1/2003 «Про застосування статей 81 і 82 Договору про заснування ЄС»; Регламент ЄС від 20.04.2010 № 330/2010 «Про вертикальні угоди та узгоджені дії»; Третій та Четвертий енергетичні пакети ЄС.

На сьогодні практично існують чотири основні моделі ринку електроенергії з різними рівнями конкуренції та системами ціноутворення:

Регульована природна монополія. Це в основному вертикально інтегровані компанії (ВІК), усі сфери діяльності яких (виробництво,

[254] Договір про заснування Європейської спільноти. URL: https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/994_017#Text

передавання, розподіл і збут електроенергії) в тій чи іншій формі регулюються як на державному, так і на галузевому рівні. При цьому сфера передавання (транспортування) електроенергії, як правило, практично у всіх формах ринку регулюється державою.

Єдиний покупець (закупівельне агентство, державне підприємство) – модель ринку з основами конкуренції, насамперед незалежних (самостійних) генерувальних компаній, які конкурують між собою за обсяги продажу електроенергії єдиному закупівельному агентству (підприємству), що здійснює продаж електроенергії розподільним компаніям або кінцевим споживачам. Ціни (тарифи) на електроенергію (від закупівлі в генерувальних компаніях до розподілу споживачам) регулюються державою або відповідним регулюючим органом країни.

Конкурентний оптовий ринок електроенергії з адміністратором торговельної системи (АТС), на якому конкурують енергогенерувальні компанії (ЕГК) та розподільно-збутові компанії (РЗК), транспортування (передавання) електроенергії здійснює самостійна (у більшості країн – державна) транспортно-енергетична компанія (ТЕК). Незалежний системний оператор (НСО) забезпечує оперативно-диспетчерське та режимне управління енергосистемою через балансуючий ринок (БР), припиняється регулювання оптових цін.

Конкурентний оптовий і роздрібний ринки електроенергії (вільний ринок) з відокремленням сфери розподілу і збуту електроенергії. Створюються роздрібні ринки електроенергії з організацією конкуренції між збутовими компаніями, що купують електроенергію на оптовому ринку електроенергії. Повністю виключається регулювання оптових цін.

Наразі найбільш ефективно проведено реформування енергетики зі створенням ефективно діючого конкурентного ринку електроенергії у Великій Британії, Німеччині, Норвегії, Швеції, Фінляндії тощо. Конкурентний ринок електроенергії успішно функціонує в окремих штатах США, Японії та ряді інших країн.

В умовах реструктуризації ринку електроенергії у світовій практиці функціонують три види ринку: *спотовий*, де здійснюються поставки електроенергії для потреб поточного споживання; *ф'ючерсний* – поставки для споживання в майбутньому та *ринок двосторонніх угод* – поставки як для поточного споживання, так і для споживання у визначений період. Так, в Австралії, Великій Британії та Норвегії використовуються всі три види угод, в Аргентині – спотовий ринок і ринок двосторонніх контрактів.

Конкурентна модель (пов'язана насамперед із реформуванням електроенергетичної галузі у Великій Британії та США) передбачає радикальну демонополізацію сфер виробництва і збуту електроенергії (нерідко з переважанням у цих сферах приватного сектора). Природна монополія на деякі види діяльності зберігається, але іноді держава відмовляється від переважаючого контролю над активами (власністю) природних монополій, зберігаючи лише централізований контроль над їх функціонуванням. Зазначена модель дає змогу будь-якому споживачеві підбирати власного постачальника. Вона передбачає відкритий доступ до послуг з передачі та розподілу електроенергії.

До переваг конкурентної моделі відносять:

– привабливість для приватних інвесторів з точки зору інвестицій, зокрема у високі технології та використання найсучасніших розробок, що підвищують ефективність роботи в цій сфері;

– наявність стимулів для підвищення ефективності діяльності компанії;

– стимулювання саморозвитку галузі.

Негативними сторонами моделі вважають:

– необхідність значних структурних перетворень;

– корекцію рівня цін до економічно обґрунтованого рівня (для окремих категорій споживачів ціна на енергоресурси може суттєво зрости);

– можливі коливання рівня цін (волатильність);

– відсутність гарантій держави на повернення вкладених інвестицій у конкурентні сегменти.

Реформи, що проводяться на ринках, зокрема у Великій Британії та США, спрямовані на демонополізацію галузі для отримання необхідного ступеня відкритості, формування конкурентного середовища в електроенергетиці та на створення незалежних суб'єктів ринку електроенергії. Повне відкриття ринку вимагає двох головних умов: розвиненої інфраструктури галузі, за якої для будь-якого дрібного клієнта забезпечується можливість отримувати енергію більше ніж від одного постачальника, а також доступу на ринок електроенергії невеликих постачальників.

Виділяють два аспекти проблеми відкриття ринку: юридичний – продавці і покупці повинні отримати право вибирати постачальника і «технічний», коли необхідно створити реальну можливість поставки енергії від будь-якого постачальника до будь-якого споживача, що вимагає розвитку інфраструктури галузі та певного рівня розвитку самого ринку. Забезпечити технічний доступ буває складніше, ніж змінити законодавство. Тому в деяких країнах у процесі реформ в електроенергетиці багато споживачів отримують юридичне право вибору постачальника, яким реально не можуть скористатися, що наразі й спостерігається в Україні.

Дослідження аспектів зарубіжного досвіду щодо роздрібного ринку електроенергії допомогло виділити основні інструменти, що були застосовані для розвитку конкуренції:

– анбандлінг (розділення природної монополії (передача, розподіл) і конкурентних видів діяльності (виробництво, постачання);

– забезпечення вільного доступу до мереж і вільний доступ до ринку нових учасників; об'єднання ринків (об'єднання бірж, об'єднання балансуючих ринків): перехід від національних до регіональних ринків і на кінцевому етапі – до спільного європейського ринку;

– спрощення, уніфікація і прозорість правил та інших процедур, у тому числі управління перевантаженнями і розподілу пропускної спроможності транскордонних з’єднань;

– розвиток передавальних мереж, транскордонних з’єднань;

– ринкове ціноутворення на оптовому і роздрібному ринках електроенергії.

В основі ефективної реформи системи електропостачання, спрямованої на максимальну конкуренцію, лежать чотири ключові сфери змін[255]: розмежування функцій, що становлять систему електропостачання або відокремлення; організація оптових ринків електроенергії; регулювання мережі передачі та, зокрема, ціноутворення на передачу; та інституційна й політична база, яку потрібно адаптувати для ефективного нагляду за новими ринковими умовами.

У електроенергетичному секторі роз’єднання (unbundling) – це тип структурної реформи, що передбачає відокремлення основних функцій, які виконують енергетичні підприємства або енергокомпанії.

Вертикальне відокремлення – це розділення функцій генерації, передачі, розподілу та (іноді) роздрібної торгівлі. Ця форма роз’єднання дає змогу відокремити потенційно конкурентні сегменти (генерацію та роздріб), де можуть брати участь багато суб’єктів, від неконкурентоспроможних сегментів (передача та розподіл), які, як правило, вимагають наявність одного діючого суб'єкта для управління мережевою інфраструктурою в певній області.

Горизонтальне відокремлення – це поділ будь-якої з цих функцій на декілька сутностей, які конкурують між собою або надають послуги в різних сферах. Ці компанії можуть бути приватними компаніями або державними, або мати іншу структуру власності, наприклад перебувати у концесії.

Вертикальне та горизонтальне розділення може мати ряд переваг для електроенергетичного сектора та споживачів.

[255] Competition in electricity markets / OECD/IEA. 2001.

Вертикально розмежовані галузі електроенергії є найкращою міжнародною практикою з 1990-х років. Основними результатами **вертикального роз'єднання** є посилення конкуренції, ефективності, прозорості та вдосконалення управління:

– конкуренція між суб'єктами, які надають однакові товари чи послуги, підтримує більшу ефективність та надання послуг з найменшими витратами. Зменшення витрат може зменшити ціну, яку споживачі платять за послуги з електроенергії;

– вертикальне розділення дає змогу забезпечити більшу прозорість у питаннях управління фінансами та обліку витрат у системі. Як і конкуренція, прозорість підтримує ефективність у кожному сегменті, це основна вимога для належного управління та підтримання відповідальності між енергетичним сектором та суспільством, яке він обслуговує. Прозорість та належне управління створюють більш привабливе середовище для кредиторів та інвесторів, сприяючи зниженню витрат, пов'язаних із капітальними вкладеннями та запозиченнями.

Горизонтальне відокремлення часто супроводжує вертикальне розділення, дозволяючи новим гравцям вхід у цей сектор. Основними результатами горизонтального роз'єднання є економія витрат та управління ризиками і стійкість, що полягають у такому:

– наявність більше одного генератора або постачальника послуг створює умови, коли компанії конкурують між собою за надання нижчих і привабливіших цін, що сприятливо для споживача;

– горизонтальне розділення також збільшує стійкість електроенергетичного сектора, оскільки включення кількох суб'єктів дозволяє диверсифікувати джерела енергії, тим самим розподіляючи ризики для енергопостачання.

На побудову конкурентних відносин в електроенергетиці впливає розвиток інституту власності. Проте в деяких випадках глибина приватизації вирішальним чином не вплинула на рівень ефективності та

частку впровадження інновацій в енергетиці. Наприклад, каліфорнійська криза в США, а також банкротство низки крупних розподільчих компаній в Аргентині, Чилі та деяких інших країнах призвели до певного зростання тарифів і повернення до регулювання ринку електричної електроенергії.

Суспільне володіння електроенергетичними підприємствами зазвичай характерне для всіх підсистем електроенергетичного виробництва. Державна власність особливо поширена в підсистемах генерування і передачі електроенергії електричними мережами вищих класів напруги, тоді як приватні інвестори найчастіше діють у секторі розподілення електроенергії. Водночас у ряді країн (США, Німеччині, Японії) досить поширені вертикально інтегровані енергокомпанії, що забезпечують реалізацію всіх функцій електроенергетичного виробництва, включаючи розподілення і збут електроенергії. Перебувають у власності держави більшість підприємств електроенергетичного сектора у Франції (в руках муніципалітетів зосереджено всього 5% розподільчого бізнесу) і Португалії (у приватній власності – близько 5% генеруючих потужностей). Повністю приватизована електроенергетика Великої Британії, Японії (у власності кінцевих споживачів зосереджено приблизно 15% генеруючих потужностей) та Бельгії (у власності муніципалітетів і кінцевих споживачів перебуває по 5% генеруючих потужностей, у володінні муніципалітетів – приблизно 20% розподільчих мереж).

У США в приватній власності перебувають понад 70% генеруючих потужностей (приблизно 30% належать уряду, муніципалітетам та іншим організаціям) і понад 75% розподільчих мереж. 100% мереж і 85% генерації володіє місцева влада в Австрії, 99% основних мереж та по 80% генерації та розподільчих мереж – у Канаді, 100% мереж і 85% генерації – у Нідерландах. У Норвегії державі належить близько 30% генеруючих потужностей і 75% основних мереж, у Швеції – 100% основних мереж, половина генеруючих потужностей і розподільчих мереж.

Цілі перетворень, які здійснюються в електроенергетичних секторах різних країн світу, визначаються станом електроенергетичної галузі на момент реформування, економічним станом країни, а також обсягом інвестицій у системи електропостачання.

Форми ринкових перетворень в енергетичному секторі істотно відрізняються в різних країнах, а саме:

– дезінтеграцію електроенергетичного виробництва повністю здійснено в шести країнах і частково в двох;

– повну приватизацію здійснено лише в трьох країнах (Чилі, Великій Британії та Аргентині), до її проведення готуються ще дві країни – Перу і Австралія.

Перебудова електроенергетики в різних країнах відбувалася по-різному:

– у Норвегії, Швеції та Колумбії не відбулися ані дезінтеграція, ані приватизація;

– в Іспанії планувалося проведення часткових перетворень і поступове впровадження конкуренції без істотної зміни балансу між державними і приватними енергокомпаніями;

– у США, де процес реформ перебував у початковій стадії, приватні енергокомпанії, дістаючи вільний доступ до основної мережі, функціонально дезінтегровані, при цьому важлива роль покладається на загальну інформаційну систему, що відображає стан основної електричної мережі, в якій функціонує оптовий ринок електроенергії (ОРЕ);

– Велика Британія, Чилі, Аргентина, Перу і австралійський штат Вікторія здійснили глибокі перетворення енергетичної галузі, включаючи повну приватизацію. При цьому кожна з країн формулювала свої причини глибоких перетворень: Велика Британія – відносний надлишок потужності, Чилі, Аргентина і Перу – недостатній обсяг інвестицій і низька якість обслуговування; Австралія – обидві згадані вище причини;

– у Норвегії мали місце надлишок потужності та неефективне використання ресурсів. Підкреслено необхідність конкуренції в деяких районах країни при вирішенні питання відносно спорудження замість дуже дорогих ГЕС інших типів джерел енергії. У Норвегії функціонує найбільш відкритий ринок електроенергії у світі, результатом роботи якого є зниження цін і посилення конкуренції у виробництві електроенергії та енергопостачанні, будь-який споживач може вільно вибирати собі постачальника електроенергії. З'явилися нові суб'єкти ринку – брокери і торговці. З 1991 р. тарифи на споживання електроенергії знижено на 20–30%, а ціни на передавання – на 2–3%. Проте регулюючу роль держави було збережено;

– в Аргентині стабільно знижуються оптові ціни на електроенергію, збільшилися приватні інвестиції.

Проводиться робота з посилення конкуренції на ринках електричної енергії в США. Американська Федеральна енергетична комісія прийняла два розпорядження, перше з яких стимулює доступ учасників операції купівлі-продажу електроенергії до електричної мережі третього партнера, а друге зобов'язує власника мережі надавати всім суб'єктам енергоринку повну інформацію щодо стану мережі.

Таким чином, конкуренція стає основним чинником, який визначає ефективність роботи відповідних суб'єктів ринку електричної енергії – енергетичних компаній, незалежних виробників електроенергії, кінцевих споживачів. Ключовими напрямами посилення конкуренції в електроенергетичному секторі є:

– конкуренція між постачальниками електроенергії за споживача (вільний вибір споживачем постачальника електроенергії);

– конкуренція між виробниками електроенергії за участь в її постачанні на ОРЕ;

– вільний доступ постачальників і покупців електроенергії до електричних мереж, в яких функціонують оптові та роздрібні ринки електроенергії.

Досвід країн ЄС також свідчить, що забезпечення ефективності та прозорості на ринку електроенергії можна досягти за рахунок розвитку на ньому *біржової торгівлі*. За своєю природою біржа є тим економічним інструментом, який забезпечує відкритість товарного ринку та прозорість операцій на ньому за рахунок створення конкурентного середовища, усунення проявів цінової дискримінації, монопольного тиску та тіньових схем ринкових трансакцій тощо. Біржа є ефективним механізмом ціноутворення, забезпечення захисту економічних інтересів, а також полегшує доступ на ринок міжнародних учасників. Зокрема, на енергетичному ринку Євросоюзу сьогодні діє ряд крупних енергетичних бірж (Nord Pool, EPEX тощо), що допомагає зняти бар'єри на шляху міжнародної торгівлі[256].

За оцінками польських фахівців[257], вирішальне значення для успішного функціонування ринку має прозоре ведення торгівлі. У Польщі цю функцію виконує енергетична біржа, а наразі всі виробники зобов'язані продавати через біржу 100% виробленої енергії. Польський TGE (Польська енергетична біржа) і більші аналогічні європейські біржі (Nordpool, EEX) відрізняються від української біржі: Українська енергетична біржа – це ринок двосторонніх договорів). Завдяки добре організованій енергетичній біржі (приклади всієї Європи) можливий прозорий доступ до здійснення покупки для всіх учасників ринку і ліквідації трансакцій (у разі фіксації спекулятивних дій). Така система доповнює ф'ючерсний ринок енергії – також прозорий і біржовий (із обсягами, які набагато перевищують спотові), що стабілізує ціни

[256] Основні положення енергетичних стратегій та програм Європейського Союзу щодо розвитку енергетичної сфери в умовах формування загальноєвропейського ринку електроенергії. / НЕК Укренерго. 2017.

[257] Швирски Конрад. Европа делает ставку на быструю модернизацию своей экономики – новую энергетику и новые продукты. URL: https://iclub.energy/yevropa-robit-stavku-na-shvidku-modernizaciyu

навіть упродовж багатьох років (у Польщі ф'ючерсний ринок замінив довгострокові контракти, що підвищило прозорість іще більше). Польщі вдалося домогтися успіху в реформуванні ринку електроенергії (за оцінками польських фахівців) лише завдяки ключовій ролі біржі, 100% біржовим облігаціям.

Дослідження досвіду та практик функціонування роздрібного ринку електроенергії країн ЄС, Великої Британії та скандинавських країн дало змогу зробити висновки про те, що найбільший розвиток конкурентних механізмів є можливим на таких засадах: побудові дерегульованої моделі оптового і роздрібного ринків; застосуванні різних можливих підходів до вирішення основних питань організації взаємин учасників ринку; регулюванні прав власності; поділу конкурентних і неконкурентних сегментів електроенергетичної галузі; використанні можливостей суміщення діяльності та ін.

1.2. Реформування інституту власності та розвиток конкурентного середовища в секторі електропостачання в Україні

Однією з необхідних умов лібералізації системи відносин та підвищення конкуренції на ринку електроенергії, на думку фахівців та відповідно до світового досвіду, є проведення приватизації електроенергетичних підприємств. Приватизація є одним із можливих джерел залучення коштів для модернізації основних фондів енергетичних підприємств та одержання нового рівня ефективності роботи й управління енергетичними системами та підприємствами. Крім того, багато експертів розглядають приватизацію як можливість прискорення реформування енергетичних ринків у напрямі розвитку на них конкуренції та забезпечення їх прозорості.

В Україні процес приватизації було розпочато з прийняттям Указу Президента України від 02.08.99 р. № 944 «Про деякі питання приватизації

об'єктів електроенергетичного комплексу». Указом було затверджено перелік енергетичних компаній, пакети акцій яких підлягають закріпленню у державній власності та пропонуються для продажу за конкурсом, а також визначено вимоги під час конкурсного продажу державних пакетів акцій компаній. Зокрема указ передбачав:

– що покупцями пакетів акцій компаній можуть бути особи, які мають досвід управління об'єктами електроенергетичного комплексу та діяльності на ринку електроенергії і беруть зобов'язання щодо внесення інвестицій з метою забезпечення ефективної діяльності та розвитку компаній;

– переважний продаж контрольних пакетів акцій;

– здійснення продажу пакетів акцій компаній за конкурсом із залученням радника;

– умовами конкурсів, що затверджуються окремими рішеннями КМУ, можуть визначатися форми та механізми внесення інвестицій, зобов'язання держави щодо сприяння реструктуризації заборгованості компаній, тарифи на електричну енергію та послуги компаній, передача в управління переможцю конкурсу пакета акцій, закріпленого у державній власності, або його частини, а також інші умови.

Узагальнення досвіду процесів роздержавлення в електроенергетиці України дозволяє виділити кілька етапів приватизації: перший (1997–1998 рр.) – роздрібний продаж пакетів акцій енергокомпаній, другий (з 2000 р.) – залучення стратегічних інвесторів, третій 2011–2013 рр. – у конкурсах брали участь лише ті підприємства, які вже володіли акціями енергетичних підприємств, у результаті власниками енергетичних компаній, акції яких були продані під час першої і третьої хвиль приватизації, стали одні й ті ж об'єднання.

Аналіз приватизаційного процесу засвідчив його недосконалість, бо створюються умови для перетворення державної монополії на монополію приватну.

Наразі основним законом, який регулює процеси приватизації, є Закон України «Про приватизацію державного і комунального майна» від 18.01.2018 р. № 2269-III, яким зокрема передбачено, що галузеві особливості приватизації об'єктів державної власності можуть встановлюватися виключно законами[258]. Для електроенергетики це Закон України «Про ринок електричної енергії» від 13.04.2017 р. № 2019-VIII, яким встановлюються особливості приватизації в галузі.

Особливості приватизації в електроенергетичному секторі в Україні можна визначити так:

по-перше, вона має переважно непрозорий цільовий (у сенсі визначення майбутнього власника в закритому режимі) характер. Внаслідок цього об'єкти приватизуються переважно за рахунок попередньо виведених з України капіталів, а нові власники не обов'язково зацікавлені в інвестуванні у придбані об'єкти, запровадженні новітніх технологій і прозорому веденні підприємницької діяльності;

по-друге, кожний етап приватизації відбувається без урахування перспектив реформування галузі, зокрема, виконання зобов'язань щодо модернізації підприємств за екологічними стандартами ЄС;

по-третє, одним із результатів приватизації є велика концентрація активів у руках дуже обмеженого кола власників.

Також накопичилася низка інших проблем, серед яких: недосконалість та численні факти порушення приватизаційного законодавства; приватизація стратегічно важливих підприємств, що несе загрозу національній безпеці, «прихована приватизація» державних підприємств та корумпованість їх керівників; непрозорість із лобіюванням інтересів олігархічних кіл; використання приватизації як способу монополізації ринків (прикладом є приватизація обленерго) та інші.

Також потребують законодавчого врегулювання використання в модернізації та/або будівництві об'єктів електроенергетики механізмів

[258] Стаття 3 Закону України «Про приватизацію державного і комунального майна».

державно-приватного партнерства. Насамперед це стосується стратегічних об'єктів – магістральних і міждержавних ліній електропередачі та нових потужностей атомної генерації.

Конкурентні відносини в галузі електропостачання мають свої особливості, основні з них полягають у:

– впровадженні механізмів конкуренції, що сприяє зниженню тарифів на електроенергію, зокрема за рахунок мінімізації витрат,

– підвищенні рівня завантаження генеруючих потужностей, що призводить до зниження рівня надійності електропостачання,

– актуалізації фактора нестабільності, який може призвести до скорочення інвестицій в галузь,

– недостатньому уведенні мережевих потужностей та іншого обладнання тощо.

Відповідно до Закону України «Про ринок електричної енергії», який спрямовано на розбудову лібералізованого, конкурентного ринку електричної енергії у країні шляхом застосування принципів та механізмів, передбачених законодавством Енергетичного Співтовариства та які на практиці застосовуються на ринках електричної енергії країн ЄС, упровадження нового ринку електричної енергії здійснюється в два етапи. З 01.01.2019 р. розпочав роботу роздрібний ринок електричної енергії за новими правилами, а з 01.07.2019 р. – оптова частина ринку електричної енергії (ринок «на добу наперед», внутрішньодобовий ринок, балансуючий ринок та ринок допоміжних послуг).

Фактори, що стримують розвиток конкуренції на ринку електричної енергії України:

– викривлення умов конкуренції внаслідок механізму покладення спеціальних обов'язків,

– непрозорість ринку двосторонніх договорів, яка спричиняє можливість для вчинення антиконкурентних узгоджених дій у новій моделі

ринку електроенергії, у тому числі шляхом встановлення необґрунтовано завищених цін на електроенергію,

– існування бар'єрів для імпорту електричної енергії, що, внаслідок нижчої ціни на неї, могло би становити додаткову конкуренцію для вітчизняних виробників. Зокрема, через невикористання користувачами розподіленої пропускної спроможності в повному обсязі прав на розподілену пропускну спроможність міждержавних електричних мереж для перетинів Словаччина – Україна (за даними НЕК «Укренерго» частка використання у III кв. 2019 р. становила 46–58%) та Угорщина – Україна (використання за III кв. 2019 р. по місяцях становило 2,2%, 4% та 14,01%),

– непрозорість ринку електроенергії через відсутність дієвого моніторингу за діяльністю учасників ринку та прямої заборони на здійснення маніпулювання ринком та інсайдерську торгівлю,

– відсутність моніторингу ринку електроенергії. Неімплементованим залишається Регламент 2011/1227/ЄС Європейського Парламенту та Ради від 25 жовтня 2011 р. про цілісність і прозорість оптового енергетичного ринку, який Україна зобов'язалася імплементувати відповідно до Угоди про асоціацію з ЄС.

Основними проблемами функціонування роздрібного ринку електроенергії є: низька якість систем обліку електроенергії (АСКОЕ), що не забезпечує належного рівня достовірності даних і це призводить до значних небалансів та викривлення розрахунку цін на електроенергію; накопичення заборгованості, зростання неплатежів окремих груп споживачів; наявність перехресного субсидування (промислові споживачі сплачують надлишково понад 50 млрд грн на рік) тощо.

Вважається, що впровадження європейських енергетичних стандартів у національне законодавство сприятиме суттєвому підвищенню енергетичної безпеки країни, а долучення до загальноєвропейського ринку зменшить

непрозорість внутрішніх енергетичних ринків[259]. Одним із головних євроінтеграційних завдань у сфері електроенергетики є інтеграція об'єднаної енергетичної системи України до Союзу центральноєвропейської електричної мережі відповідно до вимог **ENTSO-E** (Європейської мережі операторів систем передачі електроенергії).

Реалізація державної політики в енергетичній сфері відповідно до цілей та принципів Угоди створить більш прогнозоване, прозоре та стабільне регуляторне середовище для ефективного розвитку електропостачання на основі єдиних стандартів, доступу до нових технологій і програм. Імплементація Угоди про асоціацію у сфері «Енергетика» сприяє досягненню національних Цілей сталого розвитку в Україні на період до 2030 року, в рамках процесу його глобального забезпечення.

Зокрема, виконання Угоди про асоціацію та започатковані реформи в електроенергетиці та трансформації на шляху до європейської інтеграції сприяли виконанню національних завдань: 7.1. «Розширити інфраструктуру та модернізувати мережі для забезпечення надійного та сталого енергопостачання на основі впровадження інноваційних технологій», 7.4 «Підвищити енергоефективність економіки»[260].

Очікувані результати виконання Угоди в енергетиці[261] – це, зокрема: поглиблення співпраці в електроенергетичній сфері, імплементація Третього енергетичного пакета як зобов'язань відповідно до Договору про Енергетичне Співтовариство, реформа тарифів на електроенергію, інтеграція об'єднаної енергетичної системи України до Союзу центральноєвропейської електричної мережі відповідно до вимог **ENTSO-E.**

---

[259] Інтеграції України до ЄС сприятимуть реальні реформи. URL: https://uspp.ua/integracziji-ukrajini-do-jes-spriyatimut-realni-reformi.html; Є асоціація, немає інтеграції: Єврокомісія оцінила прогрес України у виконанні угоди з ЄС. URL: https://www.eurointegration.com.ua/articles/2018/11/12/7089263/

[260] Національна доповідь «Цілі Сталого Розвитку: Україна». 2017. URL: https://www.kmu.gov.ua/diyalnist/cili-stalogo-rozvitku-ta-ukrayina

[261] Енергетика / Євроінтеграційний портал. URL: https://eu-ua.kmu.gov.ua/yevrointehratsiia/enerhetyka

У рамках зобов'язань, узятих за Договором про заснування Енергетичного Співтовариства та Третім енергетичним пакетом ЄС, Угодою про асоціацію з ЄС з урахуванням змін до Додатка XXVII [262], Україна повинна адаптувати законодавство відповідно до директив та регламентів ЄС, які наведено у ***Додатку П***.

Основний зміст зобов'язань, які передбачені Угодою стосовно електроенергетичної інфраструктури полягає у такому:

– імплементація енергетичних стратегій та видів політики, розвиток інфраструктури;

– співробітництво в рамках Договору про заснування Енергетичного Співтовариства 2005 року;

– модернізація та посилення наявної енергетичної інфраструктури, повне відновлення і створення нової енергетичної транзитної інфраструктури;

– сприяння енергоефективності та енергозбереженню, включаючи формування політики щодо енергоефективності та нормативно-правової бази з метою досягнення значного прогресу відповідно до стандартів ЄС;

– науково-технічне співробітництво та обмін інформацією з метою розвитку та удосконалення технологій у сфері виробництва, транспортування, постачання та кінцевого споживання електроенергії[263];

– модернізація розподільних систем шляхом впровадження інтелектуальних систем, які мають будуватися таким чином, щоб просувати децентралізоване виробництво енергії та енергетичну ефективність;

– постачання електроенергії належної якості за прозорими та обґрунтованими цінами; створення умов для цінової конкуренції у електропостачанні;

– створення умов для безпеки енергетичного постачання;

---

[262] Закон України «Про Рішення Ради асоціації між Україною та ЄС про внесення змін і доповнень до Додатка XXVII». URL: https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/2739-19#Text

[263] Енергетика. Основний зміст і зобовёязання України. URL: http://eu-ua.org/yevrointehratsiia/enerhetyka

– співробітництво в рамках європейських та міжнародних органів стандартизації в енергетичній сфері;

– незалежність національних регулюючих органів із спеціальними повноваженнями[264].

За даними запровадженої урядом у 2017 р. системи моніторингу виконання Угоди про асоціацію між Україною та ЄС[265], станом на 01.05.2021 р. загальний прогрес виконання зобов'язань зі строком до 2024 р. по розділу «Енергетика» оцінюється у 46% .

По роках загальний прогрес виконання завдань в енергетиці становив: 2015 р. – 97%, 2017 р. – 75%, 2018 р. – 69%, 2019 р. – 57%, та 2020 р. – 38%[266].

Поточний прогрес, тобто частка виконаних заходів у межах року, за даними урядових звітів, становив: у 2017 р. – 71%, у 2018 р. – 59%, у 2019 р. виконано 29%[267] завдань.

За піднапрямом «Електроенергія» прогрес виконання завдань у 2019 р. становив: із 12 завдань – три виконано повністю, щодо дев'ятьох заходи не виконано, але строк їх виконання закінчився (з них сім виконані частково, робота по двох завданнях не проводилася).

У 2020 р. за піднапрямом «Електроенергія» було прострочено виконання усіх семи завдань, із них 5 виконані частково (законодавчу роботу проведено або процес перебував на стадії розробки).

За піднапрямком «Енергетична інфраструктура» у 2020 р. виконання завдань також було прострочено, частковий прогрес спостерігався у просуванні одного із двох завдань.

---

[264] Економічна складова Угоди. URL: http://www.ier.com.ua/files//Projects/2013/EU_Ukraine/ Economic_red.pdf

[265] Постанова КМУ від 25 жовтня 2017 р. № 1106. URL: https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1106-2017-%D0%BF#Text

[266] Пульс Угоди. Моніторинг реалізації плану заходів з виконання Угоди. URL: https://pulse.eu-ua.org/ua/streams/energy-sector-and-energy-security

[267] Звіт про виконання Угоди про асоціацію між Україною та Європейським Союзом за 2019 рік. URL: https://www.kmu.gov.ua/storage/app/sites/1/55-GOEEI/ar-aa-implementation-2019-4.pdf

У 2021 р. виконання всіх запланованих 23 завдань за цими піднапрямами не починалося, вони оцінюються як такі, що перебувають у зоні ризику.

Аналіз узагальнених оцінок реалізації плану заходів показав значне уповільнення процесу імплементації Угоди за сектором «Енергетика» із року в рік. За піднапрямами «Електроенергія» та «Енергетична інфраструктура» спостерігається також значне відставання від графіку, причому плани заходів щодо виконання Угоди неодноразово коригувалися, а терміни реалізації продовжувались за постановами уряду.

У моніторинговому звіті ГО «УЦЄП»[268], що висвітлює прогрес України у виконанні зобов'язань за 2014–2019 рр.**, підкреслюється, що** було проведено структурні реформи, зокрема в електроененергетиці, з точки зору наближення регулювання до вимог Третього енергетичного пакета ЄС та досягнуто майже повної гармонізації законодавства з нормами ЄС. Проте остаточній імплементації перешкоджають політичні втручання в ринкові механізми з метою збереження фіксованих занижених цін на електроенергію для населення. Також практично повністю наближене законодавство у секторі енергоефективності, за винятком затвердження рамкового для галузі закону «Про енергетичну ефективність».

Оцінка прогресу у виконанні зобов'язань, відповідно до статей Угоди та оновленого додатку XXVII, стосовно підсекторів «Електроенергія» та «Енергетична інфраструктура», **наведена в *Додатку Р.***

У рамках виконання зобов'язань за Угодою про асоціацію було ухвалено базові закони та нормативно-правові акти вторинного законодавства, **відбулися важливі зміни інституційного характеру,** здійснено глибокі структурні реформи в електроенергетиці.

[268] Україна та Угода про асоціацію. Моніторинг виконання 2014-2019. URL: http://ucep.org.ua/wp-content/uploads/2021/01/zvit_5_2020_web_FINAL_2.pdf

У 2016 р. Верховною Радою було ухвалено Закон України «Про Національну комісію, що здійснює державне регулювання у сферах енергетики і комунальних послуг».

У 2017 р. затверджено рамковий Закон України «Про ринок електричної енергії», який започаткував процес переходу до нової моделі ринку електроенергії, та в якому викладено правові засади й організаційні принципи виробництва, передачі, розподілення й постачання електроенергії. Закон має на меті забезпечити в Україні безперебійність і захист електропостачання, запроваджує недискримінаційне встановлення тарифу, вільний вибір постачальника, незалежність регулювання та прозорість ринків електроенергії.

Одним із головних євроінтеграційних завдань у сфері електроенергетики є інтеграція ОЕС України до Союзу центральноєвропейської електричної мережі відповідно до вимог **ENTSO-E**. З цією метою поетапно реалізуються положення «Угоди про умови майбутнього об'єднання енергосистем України та Молдови з енергосистемою континентальної Європи», що набрала чинності 07.07.2017 р. Затверджено план заходів, що має забезпечити перехід ОЕС України на паралельну роботу з об'єднанням енергосистем ЄС до кінця 2022 р.[269].

18 серпня 2017 р. схвалено Енергетичну стратегію України на період до 2035 року «Безпека, енергоефективність, конкурентоспроможність».

Для забезпечення своєчасного та належного виконання положень Угоди постановою КМУ від 25 жовтня 2017 р. № 1106 (зі змінами у 2018 та 2019 рр.), ухвалено план заходів[270] із виконання Угоди про асоціацію, яким

[269] Синхронізація ОЕС України з ENTSO-E є однією з ключових стратегічних цілей. URL: https://www.kmu.gov.ua/news/sinhronizaciya-oes-ukrayini-z-entso-e-ye-odniyeyu-z-klyuchovih-strategichnih-cilej-na-nastupni-tri-roki-yurij-vitrenko

[270] План заходів з виконання Угоди про асоціацію між Україною, з однієї сторони, та Європейським Союзом, Європейським співтовариством з атомної енергії і їхніми державами-членами, з іншої сторони. URL: https://www.kmu.gov.ua/ua/npas/pro-vikonannya-ugodi-pro-asociaciyu-mizh-ukrayinoyu-z-odniyeyi-storoni-ta-yevropejskim-soyuzom-yevropejskim-spivtovaristvom-z-atomnoyi-energiyi-i-yihnimi-derzhavami-chlenami-z-inshoyi-storoni

встановлено чіткі терміни та відповідальність органів влади за виконання конкретних завдань.

Регулятор НКРЕКП у 2018 р. затвердив основне вторинне законодавство, зокрема стосовно електроенергетичної інфраструктури це: Кодекс системи передачі (постанова НКРЕКП 14.03.2018 № 309), постанова НКРЕКП № 360 «Про затвердження Змін до Кодексу системи передачі»); **Кодекс систем розподілу** (Постанова НКРЕКП від 14.03.2018 № 310); **Кодекс комерційного обліку електричної енергії** (Постанова НКРЕКП від 14.03.2018 № 311); **Правила роздрібного ринку електричної енергії** (Постанова НКРЕКП від 14.03.2018 № 312), які набрали чинності з 19 квітня 2018 р.

У процесі імплементації положень Закону України «Про ринок електричної енергії України» НКРЕКП було прийнято понад 50 нормативно правових актів.

Відповідно із законодавством відбулося розділення функцій розподілу та постачання колишніх обленерго на юридично відокремлені компанії, одні з яких виконують монопольну функцію транспортування (розподілу) електроенергії локальними мережами – оператор системи розподілу (ОСР), а інші – постачальники – її постачання населенню; впроваджено двосторонні договірні відносини між генеруючими та постачальними компаніями; кінцеві споживачі набули статусу кваліфікованих, тобто таких, що мають можливість обирати/змінювати постачальника електроенергії.

У 2018 р. було досягнуто прогресу у сфері безпеки постачання. Для підвищення безпеки постачання електроенергії було ухвалено наказ Міненерговугілля від 27.08.2018 р. № 448 «Про затвердження Правил про безпеку постачання електричної енергії».

З метою адаптації національного законодавства в частині технічних регламентів та оцінки відповідності до законодавства ЄС ухвалено Закон України «Про внесення змін до деяких законодавчих актів України щодо

імплементації актів законодавства Європейського Союзу у сфері технічного регулювання» від 06.06.2019 №2740-VIII [271].

Ухвалений Верховною Радою 15 квітня 2021 р. Закон України «Про внесення змін до деяких законодавчих актів України щодо сертифікації оператора системи передачі» № 1396-IX, забезпечить можливість сертифікації НЕК «Укренерго» як оператора системи передачі (ОСП) електроенергії, необхідної для інтеграції України до євроенергомережі. Передумовою сертифікації стало забезпечення відокремленого функціонування передачі, генерації та постачання, а також незалежність організації через її корпоратизацію; після сертифікації як ОСП, «НЕК Укренерго» виконуватиме нові функції та обов'язки згідно з вимогами Закону України «Про ринок електричної енергії».

У Плані законопроєктної роботи Верховної Ради України на 2021 р. було передбачено розгляд проєкту Закону України «Про визначення термінології у сфері транс'європейської енергетичної інфраструктури», що передбачає визначення понять та термінів у сфері транс'європейської енергетичної інфраструктури відповідно до права ЄС. Також запланована робота над проєктом Закону України «Про визначення понять та термінів стосовно вимог до приєднання генеруючих одиниць до мережі», в якому передбачено визначення понять та термінів стосовно вимог до приєднання генеруючих одиниць до мережі відповідно до права ЄС.

Сектор електроенергетичної інфраструктури є надзвичайно важливою частиною Угоди, що включає складний комплекс завдань, пов'язаних із реформуванням галузі, технологічною модернізацією, інституційними перетвореннями, питаннями енергетичної безпеки та економічної політики загалом.

Пріоритетними для України є посилення секторальної співпраці та поступова інтеграція України до внутрішнього ринку ЄС. Використання

[271] Звіт про виконання Угоди про асоціацію між Україною та Європейським Союзом за 2019 рік. URL: https://www.kmu.gov.ua/storage/app/sites/1/55-GOEEI/ar-aa-implementation-2019-4.pdf

найкращих практик ЄС допоможе поліпшити існуюче законодавче та регуляторне середовище енергетичного сектора України. Гармонізація законодавства та технічного регулювання сприятиме інтеграції України до енергетичного ринку ЄС, а надалі – розвитку двосторонньої торгівлі.

В Угоду України про асоціацію з ЄС в частині енергетики через уже наявні об'єктивні фактори необхідно вносити оновлення, оскільки:

– суттєво змінилася політика, економіка, соціальна сфера в ЄС та Україні та порядок денний взаємовідносин між країнами,

– необхідне приведення Угоди про асоціацію у відповідність до сучасного стану економічних та політичних відносин між Україною та ЄС,

– необхідно узгодити положення Угоди зі змінами в енергетичному законодавстві ЄС, яке постійно удосконалюється й оновлюється,

– переглянуті стандарти та параметри, які на сьогодні діють в країнах ЄС,

– розширено участь України у модернізації політики Енергетичного Співтовариства,

– виявлено додаткові можливості Угоди про асоціацію, зокрема – поглиблення реформ та цифровізація в електроенергетиці, оптимізація торгівлі енергоносіями, «зелена» трансформація (пов'язана із реконструкцію системи передачі та розподілу й розвитком децентралізованої енергетики),

– відбулися реформи і трансформації в енергетиці в Україні та в країнах ЄС,

– є перспективи співпраці України з ЄС в реалізації Європейського зеленого курсу.

Зважаючи на необмежений термін дії Угоди, при її підписанні була передбачена можливість здійснення її всебічного перегляду. Угода про асоціацію зобов'язує сторони впродовж п'яти років від набрання нею чинності (вересень 2017 р.) провести оцінку стану її імплементації з точки зору цілей і завдань.

Наразі Україна та ЄС уже фактично розпочали роботу над переглядом Угоди. На засіданні Ради Асоціації між Україною та ЄС у грудні 2018 р. Сторони погодились розпочати роботу щодо оновлення додатків до Угоди про асоціацію з метою сприяння процесу імплементації, узгодженому з розвитком права в ЄС.

Рішенням № 1/2019 Ради асоціації від 08.07.2019 р. оновлено Додаток XXVII (енергетика) до Угоди про асоціацію[272]. Оновлення стосується посилення системи моніторингу наближення внутрішнього законодавства України до acquis ЄС у сфері енергетики та надання відповідних рекомендацій для досягнення визначених в оновленому Додатку цілей. Із впровадженням змін до Додатку Україна посилює інфраструктурну та ринкову інтеграцію з ЄС.

Беручи до уваги перелічені зауваження, дані моніторингових звітів, а також результати моніторингів виконання плану заходів з імплементації, можна повторити висновок, що для оновлення Угоди є об’єктивні підстави.

Імплементація цих домовленостей в національне законодавство вимагає від України здійснення докорінного реформування ринків електроенергії на основі моделі, що запроваджується в ЄС.

Зміна моделі ринку сприятиме розвитку електроенергетичної інфраструктури. Перехід на ринкову модель ціноутворення на енергоносії призведе до зростання цін на електроенергію для домогосподарств, оскільки чинні регульовані тарифи є нижчими за повну собівартість її виробництва та продажу з політичних мотивів. Держава при цьому має сприяти створенню на енергетичному ринку конкурентного середовища.

Нові зміни умов торгівлі енергоносіями між Україною і ЄС мають спростити та здешевити експорт/імпорт електроенергії за рахунок скасування чинних митних платежів. Імплементація принципу паритету експортних та внутрішніх цін на енергоносії вимагатиме скасування нинішньої практики

[272] Закон України «Про Рішення Ради асоціації між Україною та ЄС про внесення змін і доповнень до Додатка XXVII до Угоди про асоціацію». URL: https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/2739-VIII#Text

перехресного цінового субсидування, прямого субсидування окремих категорій споживачів через механізм бюджетних компенсацій.

Спрощення доступу третіх сторін до інфраструктури з транспортування та розподілення енергоносіїв має полегшити вихід на ринок нових компаній постачальників і зростання конкуренції за кінцевого споживача[273].

Відповідно до положень Угоди Україна взяла на себе зобов'язання поступово забезпечити відповідність технічним регламентам ЄС та системам стандартизації, метрології, акредитації, робіт з оцінки відповідності та ринкового нагляду ЄС та дотримуватися принципів і практик, викладених у діючих регламентах ЄС.

Україна мала досягти таких ключових цілей:

– забезпечити відповідність рамкового і галузевого законодавства (згідно з Додатком III Угоди про асоціацію з ЄС) європейському законодавству;

– створити сучасну інфраструктуру якості, інституції якої здійснюватимуть діяльність у сфері стандартизації, оцінки відповідності, акредитації, метрології, ринкового нагляду згідно з усталеною європейською практикою;

– суттєво підвищити рівень гармонізації українських стандартів з європейськими;

– набути повноправного членства у європейських і міжнародних організаціях стандартизації та споріднених видів діяльності;

– укласти Угоду АСАА та забезпечити взаємне визнання сертифікатів відповідності між Україною та ЄС.

У середньостроковій і довгостроковій перспективах баланс вигід і витрат для українського бізнесу, споживачів і держави від процесу транспозиції та імплементації норм ЄС в українське законодавство і практику

[273] Економічна складова Угоди про асоціацію між Україною та ЄС: наслідки для бізнесу, населення та державного управління. URL: http://www.ier.com.ua/files/publications/Books/Economic_web.pdf

загалом буде позитивним, незважаючи на необхідність витрачання державою і бізнесом значних коштів на адаптацію законодавства, гармонізацію стандартів.

За результатами експертного дослідження Центру Разумкова, до основних факторів, що перешкоджають просуванню України до ЄС, фахівці, відносять: високий рівень корупції в Україні (4,2 бала за шестибальною шкалою), недостатній рівень економічного розвитку (3,5 бала) дефіцит стратегічного бачення імплементації на європейському напрямі (3,4 бала), а також гібридну агресію РФ, перешкоджання європейському руху України (3,2 бала)[274].

Крім того, до проблем, які ускладнюють практичну реалізацію Угоди, експерти відносять: 1) низьку ефективність системи державного управління, неналежну міжвідомчу координацію, кадрові проблеми (76%); 2) відсутність оптимального планування, відсутність визначення пріоритетів (39%), неузгодженість імплементації з внутрішніми реформами (39%); 3) системні недоліки в управлінні підприємствами та в культурі ведення бізнесу (36%)[275].

Уповільнення виконання завдань за Угодою про асоціацію пов’язане з факторами як внутрішнього, так і зовнішнього впливу, їх необхідно буде врахувати в процесі оновлення Угоди.

Внутрішніми чииниками впливу на процес імплементтації Угоди є:

– недосконала євроінтеграційна політика влади, що здійснювалась у ручному режимі та позначалася на якості законодавчих актів,

– вплив корпоративних інтересів, затримка реформ,

– незадовільна боротьба з корупцією в Україні, що перешкоджає розвитку партнерства Україна-ЄС (на думку європейської сторони),

– відсутність стратегічного планування сталого розвитку економіки на довгострокову перспективу,

[274] Секторальна інтеграція України до ЄС: передумови, перспективи, виклики / Центр Разумкова. 2020. URL: https://razumkov.org.ua/uploads/article/2021_sektor_eu_ukr.pdf
[275] Там само.

– надмір державного та політичного втручання в роботу ринків електроенергії, зокрема з метою збереження штучно занижених цін на електроенергію для населення,

– надмірна кількість узятих за Угодою зобов'язань,

– нестача ресурсів (фінансових та кадрових).

– євроінтеграція України ускладнюється також зовнішніми чинниками, пов'язаними із зростанням непередбачуваності та конфліктності у світі та Європі, складними відносинами із деякими сусідніми країнами – членами ЄС (Угорщиною), суперечливими внутрішніми процесами в ЄС, які позначаються на темпах та перспективах української євроінтеграції.

До проблемних питань імплементації положень енергетичного пакета директив та регламентів ЄС у відповідне законодавство України можна віднести такі:

– значний технологічний розрив в енергетичному секторі України та ЕС (різна архітектура мереж та структура генерувальних потужностей, дефіцит маневрових потужностей в Україні, відносно низький рівень надійності та якості електропостачання тощо);

– відсутність відповідальності та санкцій за невиконання положень регламентів та директив, імплементованих у національне законодавство, як це діє для країн – членів ЄС;

– низький рівень прозорості, достовірності та зіставлення (порівняння) даних енергетичної статистики тощо[276],

– перешкодами для розвитку транскордонної торгівлі електроенергією на поточному етапі є недостатня транскордонна пропускна спроможність систем передачі та несумісність застосовуваних методів режимного управління перевантаженнями на них.

[276] Основні положення енергетичних стратегій та програм Європейського Союзу щодо розвитку енергетичної сфери в умовах формування загальноєвропейського ринку електроенергії / НЕК «Укренерго». 2017. URL: https://ua.energy/wp-content/uploads/2017/05/2.-Energetychni-Strategiyi-YES.pdf

Факторами гальмування є також всі проблеми, що чинять негативний вплив на розвиток сектора електропостачання та послаблюють енергетичну безпеку держави.

Зобов'язання України щодо розвитку конкуренції в економіці та системі електрозабезпечення, які зокрема містяться в Угоді про асоціацію між Україною і ЄС та пов'язані з наступними актами ЄС, статті з яких мають бути імплементовані:

Регламент Ради (ЄС) № 1/2003 від 16.12.2002 р. про імплементацію правил конкуренції, викладених у ст. 81 та 82 Договору про функціонування Європейського Союзу (далі – Договір);

Регламент Комісії (ЄС) №772/2004 від 27 квітня 2004 року про застосування статті 81 (3) Договору до категорій угод з передачі технологій;

Регламент Комісії (ЄС) №330/2010 від 20 квітня 2010 року про застосування статті 101(3) Договору;

Регламент Ради (ЄС) №139/2004 від 20 січня 2004 року щодо контролю за концентрацією суб'єктів господарювання;

Регламент Комісії (ЄС) No316/2014 (замінює Регламент Комісії (ЄС) No772/2004) про застосування статті 101 (3) Договору про функціонування Європейського Союзу до категорій угод про передачу технологій.

План імплементації вимог *acquis ЄС* в законодавство України «План заходів з виконання Угоди про асоціацію між Україною, з однієї сторони, та Європейським Союзом, Європейським співтовариством з атомної енергії і їхніми державами-членами, з іншої сторони»[277], затверджений Постановою КМ від 25.10.2017 № 1106, містить такі сім завдань щодо впровадження правил конкуренції.

1. Затвердження роз'яснення щодо принципів та методики визначення штрафних санкцій, які накладаються за порушення вимог законодавства про конкуренцію, та розроблення механізму їх імплементації (1/2003).

[277] План заходів з виконання Угоди. URL: https://eu-ua.kmu.gov.ua/plan-zakhodiv-z-vykonannia-uhody

2. Впровадження механізму судового перегляду санкцій чи зобов'язань, накладених Антимонопольним комітетом (1/2003).

3. Визначення вимог до узгоджених дій суб'єктів господарювання стосовно передачі технологій, з урахуванням положень статей 1 – 8 Регламенту Комісії (772/2004).

4. Приведення у відповідність з правом ЄС механізмів контролю над вертикальними узгодженими діями щодо постачання та використання товарів (330/2010).

5. Нормативне врегулювання механізму приведення контролю за концентрацією суб'єктів господарювання у відповідність до вимог статті 20 Регламенту Ради (139/2004).

6. Визначення механізму обчислення показників учасників концентрації (139/2004).

7. Приведення у відповідність з правом ЄС правил та механізмів контролю над узгодженими діями щодо трансферу технологій (Регламент Комісії (ЄС) No316/2014 (замінює Регламент Комісії (ЄС) No772/2004).

Стосовно виконання першого задання Верховною Радою розглядався законодавчий акт за № 2431 від 19.03.2015 р. «Проєкт Закону про внесення змін до законодавства про захист економічної конкуренції щодо визначення органами Антимонопольного комітету України розміру штрафів за порушення законодавства про захист економічної конкуренції», який після внесення поправок та другого читання залишився неприйнятим (останній розгляд відбувся 05.02.2019 р.).

Після підписання Угоди про асоціацію між Україною та ЄС у 2014 р. було зроблено кроки щодо гармонізації конкурентного законодавства України зі стандартами ЄС. Проте на шляху до повної відповідності міжнародним стандартам та світовій передовій практиці необхідно виконати ряд євроінтеграційних зобов'язань, стимулювати які у секторі електроенергетики можливо за рахунок впровадження таких заходів:

– створення та впровадження механізму затвердження пріоритетних проєктів спільного інтересу (PECI) у електроенергетичній сфері у рамках Енергетичного Співтовариства, а також середовища проєктів взаємного інтересу ЄС (PMI)[278],

– оновлення плану заходів та термініив виконання Угоди на основі аналізу причин невиконання та відтермінування завдань;

– урегулювання проблемних питань ринку електроенергії шляхом чіткого виконання положень Закону України «Про ринок електричної енергії», ліквідації нормативно-правових умов для маніпуляцій,

– забезпечення прозорості на ринку електроенергії шляхом розвитку повноцінної біржової торгівлі – важливого ринкового інструменту та ознаки конкурентного ринку,

– вироблення підходів до державного регулювання у сфері електроенергетики має ґрунтуватися на оцінці впливу на баланс інтересів споживачів, суб’єктів господарювання, що здійснюють діяльність у сфері електроенергетики,

– вирішення проблем «ручного» управління ринком та ціноутворенням, що створювало політичні, інвестиційні та корупційні ризики, та зловживання монополією,

– впровадження положення Регламенту 1227/2011 Європейського Парламенту та Ради з метою забезпечення прозорості торгівлі електроенергією,

– сприяння розвитку конкуренції у сферах виробництва і постачання електричної енергії; обмеження впливу суб’єктів природних монополій на державну політику,

– вирішення проблеми перехресного субсидування, що перетворює систему ціноутворення в електроенергетичному секторі на непрозору та непередбачувану,

[278] Україна та Угода про асоціацію. Моніторинг виконання 2014–2019. URL: http://ucep.org.ua/wp-content/uploads/2021/01/zvit_5_2020_web_FINAL_2.pdf

– забезпечення захисту прав споживачів товарів (послуг) на ринку, що перебуває у стані природної монополії, та на суміжних ринках, зокрема у сфері електропостачання.

Реформа електроенергетики в Україні має стимулювати конкуренцію на роздрібному ринку шляхом розділення обленерго, що в минулому об'єднували функції постачання та розподілу електроенергії.

Регіональні компанії з постачання та розподілу електроенергії – обленерго – були створені у 90-х роках для постачання та розподілу електроенергії для споживачів на території України. Спочатку існували 27 обленерго, 24 з яких обслуговували певну область України, а також окремі підприємства для Києва, Севастополя та Криму (після окупації Криму Україна втратила обленерго у Севастополі та Криму й було створено додаткові компанії із постачання та розподілу). Обленерго відповідали як за постачання, так і за розподіл електроенергії за регульованими тарифами лише у межах території їх ліцензійної діяльності (тобто вони не брали участі у міжобласних операціях). Однак унаслідок встановлення фіксованих тарифів для споживачів (побутові споживачі купували електроенергію за ціною, нижчою за собівартість) обленерго почали зазнавати збитків, які частково компенсувалися за рахунок системи дотаційних сертифікатів.

Для стимулювання ефективності на роздрібному ринку наприкінці 90-х років було розпочато приватизацію обленерго. Наразі більшість обленерго повністю або частково приватизовані. Держава (в особі ФДМУ) має частку у восьми обленерго. Разом із обленерго на ринку з'явилися приватні постачальники, що почали продавати електроенергію споживачам за нерегульованими тарифами. При цьому і приватизовані обленерго, і постачальники контролюються кількома особами, включаючи іноземних. Єдиний орган, що займається стратегічним плануванням мереж розподілу електроенергії (довжина яких становить близько 1,2 млн км), відсутній. При цьому НКРЕКП відповідає за затвердження плану розвитку системи розподілу та відповідних інвестиційних програм. Державні оператори систем

розподілу підпорядковані Міненерго, що визначає технічну політику обслуговування таких мереж. НКРЕКП визначає ліцензійні умови здійснення господарської діяльності задля запобігання порушенням[279] .

Роздрібний ринок електричної енергії визначається як система відносин, що виникають між споживачем електричної енергії та електропостачальником у процесі постачання електричної енергії, а також іншими учасниками ринку, що надають пов'язані з постачанням електричної енергії послуги[280].

Роздрібний ринок функціонує для задоволення потреб споживачів у електричній енергії та надання пов'язаних із цим послуг.

Учасниками роздрібного ринку електричної енергії є:

– споживачі;

– оператор системи передачі;

– оператори систем розподілу (оператори малих систем розподілу);

– електропостачальники;

– постачальники послуг комерційного обліку;

– виробники електричної енергії, що підпадають під визначення розподіленої генерації;

– інші учасники ринку, що надають послуги, пов'язані з постачанням споживачам електричної енергії.

Основні умови діяльності учасників роздрібного ринку електричної енергії та взаємовідносин між ними визначаються Правилами роздрібного ринку електричної енергії, затвердженими постановою НКРЕКП від 14.03.2018 № 312. Правила роздрібного ринку передбачають, зокрема, загальні умови постачання електричної енергії споживачам, систему договірних відносин між учасниками роздрібного ринку, права та обов'язки

[279] Questionnaire for the OECD Project on Supporting Energy Sector Reform in Ukraine / MECI. 2019.

[280] Звіт про результати діяльності Національної комісії, що здійснює державне регулювання у сферах енергетики та комунальних послуг, у 2019 році. URL: https://www.nerc.gov.ua/data/filearch/Catalog3/Richnyi_zvit_NKREKP_2019.pdf

учасників ринку, процедуру зміни споживачем постачальника електричної енергії, умови та порядок припинення та відновлення постачання електричної енергії споживачу, процедуру розгляду скарг споживачів, особливості постачання електричної енергії постачальником універсальної послуги, постачальником «останньої надії». Взаємовідносини між учасниками роздрібного ринку також визначаються й іншими нормативно-правовими актами, зокрема: Кодексом системи передачі, Кодексом систем розподілу, Кодексом комерційного обліку.

Правилами роздрібного ринку визначена нова модель системи договірних відносин на роздрібному ринку, що запроваджена з 01 січня 2019 р. (рис. 7.1).

Рис. 7.1. Функціональна схема роздрібного ринку електроенергії після 01.01.2019 р.

Джерело: складено автором на основі: Звіт про результати діяльності Національної комісії, що здійснює державне регулювання у сферах енергетики та комунальних послуг, у 2019 році.
URL: https://www.nerc.gov.ua/data/filearch/Catalog3/Richnyi_zvit_NKREKP_2019.pdf

Так, для забезпечення споживання електричної енергії замість договору про постачання (користування) електричної енергії з обленерго споживач укладає договори:

1) про надання послуг з розподілу електричної енергії споживачу з оператором системи розподілу;

2) про постачання електричної енергії споживачу з обраним електропостачальником або про постачання електричної енергії постачальником універсальних послуг(для побутових або малих непобутових споживачів), або про постачання електричної енергії постачальником «останньої надії» (якщо споживач, у тому числі побутовий, на підставах, визначених статтею 64 Закону, залишився без постачальника).

Договір про надання послуг з розподілу електричної енергії споживачу визначає умови надання послуг з розподілу електричної енергії, зокрема щодо: порядку проведення розрахунків за надану послугу, надійності (безперервності) електропостачання, якості електричної енергії, порядку припинення (обмеження) електроживлення тощо. НКРЕКП максимально спростила порядок укладання нових договорів. Так, договір споживача про надання послуг з розподілу електричної енергії є публічним договором приєднання та укладається за типовою формою договору.

Варто відзначити, що наявність у споживача укладеного договору про надання послуг з розподілу електричної енергії є умовою постачання споживачу електричної енергії.

Договір про постачання споживачу електричної енергії містить умови продажу споживачу електричної енергії як товарної продукції за ринковими цінами та визначає, зокрема, ціну та/або порядок розрахунку ціни електричної енергії, способи оплати, спосіб оплати послуг з розподілу електричної енергії (через електропостачальника в одному рахунку або напряму оператору системи розподілу) тощо.

Договір про постачання електричної енергії споживачу з обраним електропостачальником укладається, як правило, шляхом приєднання споживача до розробленого електропостачальником договору на умовах комерційної пропозиції, опублікованої електропостачальником. При цьому споживач має право вільно обирати та змінювати електропостачальників.

Система договірних відносин у новій моделі роздрібного ринку електричної енергії розроблена Регулятором таким чином, щоб забезпечити

максимальну простоту і легкість для споживача, у тому числі побутового та малого непобутового споживача, обирати, змінювати, поєднувати в різні періоди часу найбільш вигідні комерційні пропозиції постачальників електричної енергії.

У розрізі постачальників за вільними цінами найбільшу частку на ринку за обсягом постачання електричної енергії непобутовим споживачам займали: група компаній ДТЕК з часткою на ринку 40,9%, група компаній ТОВ «Енергопоставка» з часткою 10,9% та ТОВ «Енерго Збут Транс» з часткою 7,6%[281]. *Для оцінки рівня їх концентрації* на роздрібному ринку електричної енергії ми використали індекс Герфіндаля – Гіршмана (Herfindahl-Hirshman index, HHI). У 2019 р. індекс Герфіндаля- – Гіршмана за обсягом постачання електричної енергії непобутовим споживачам за ознакою наявності контролю у тлумаченні Закону України «Про захист економічної конкуренції» становив 1879, що свідчить про високий рівень концентрації на ринку та низьку конкуренцію.

Аналіз квартальних моніторингових звітів НКРЕКП про функціонування роздрібного ринку електроенергії за 2020 р. допоміг виявити тенденцію зниження рівня його конкурентності (за показниками Герфіндаля – Гіршмана, сумарної частки ринку трьох найбільших компаній, кількості компаній з часткою ринку понад 5%)[282].

Згідно із Законом «Про ринок електричної енергії» покладення зобов’язань із надання універсальних послуг та/або постачання «останньої надії» не обмежує електропостачальника у праві здійснювати постачання електричної енергії за вільними цінами, тому на роздрібному ринку електричної енергії використовують два підходи до визначення рівня конкуренції.

---

[281] Звіт про результати діяльності Національної комісії, що здійснює державне регулювання у сферах енергетики та комунальних послуг, у 2019 році. URL: https://www.nerc.gov.ua/data/filearch/Catalog3/Richnyi_zvit_NKREKP_2019.pdf

[282] Звіт з моніторингу функціонування роздрібного ринку електричної енергії у IV кв. 2020 року. URL: https://www.nerc.gov.ua/data/filearch/monitoryng/elektro/2020/monitoryng_elektro_IV-2020.pdf?fbclid=IwAR0y_ejBwXdlSWUsGRnnaV9VXZEroZTw8pdlZ7WE5f7Hy0MxlOVBDD1Qhro

Відповідно до зазначеного, у IV кв. 2020 р. індекс Герфіндаля – Гіршмана за обсягом постачання електричної енергії непобутовим споживачам становив:

1) за підходом I (який передбачає, що при розрахунку враховуються виключно обсяги постачання електричної енергії за договором про постачання електричної енергії споживачу (ПВЦ) – 2135, що свідчить про високий рівень концентрації;

2) за підходом II (який передбачає, що при розрахунку враховуються обсяги постачання електричної енергії за договором про постачання електричної енергії споживачу (ПВЦ) та обсяги постачання непобутовим споживачам за договором про постачання електричної енергії постачальником універсальних послуг) – 1463, що свідчить про середній рівень концентрації.

Дослідження стану монополізації в секторі електропостачання в Україні показало, що ринки передачі та розподілу електричної енергії як магістральними, так і місцевими (локальними) електромережами належать до ринків у стані природної монополії. Фактичними власниками електромереж на певній території є природні монополісти – компанії обленерго. Нерозривний зв’язок суміжного ринку споживання з ринком природної монополії полягає в тому, що у відносинах між постачальником електроенергії та її споживачами неодмінно бере участь третій суб’єкт – природний монополіст, який дає постачальникові можливість користуватися власними електромережами, – передаючи електричну енергію від постачальника до споживача. Невеликі компанії-постачальники вільного вибору контрагента не мають. Також умови господарювання, що наразі склалися у цій сфері (у т.ч.недобросовісна поведінка в договірних відносинах тощо) створюють широкий простір для зловживань з боку природних монополістів[283]. З огляду на викладене вище далі нам необхідно розглянути

[283] Чумак Н. Інституційні засади антимонопольного регулювання товарних ринків у відкритій економіці. *Науковий вісник* / Одеський національний економічний університет. 2016. № 5. С. 191–202. URL: http://nbuv.gov.ua/UJRN/Nv_2016_5_18

стан та оцінити державне регулювання в частині його впливу на розвиток конкурентного середовища в електроенергетиці України.

7.3. Державне регулювання та розвиток конкурентного середовища в електроенергетиці України

Розвиток та ефективне функціонування інфраструктури електропостачання базується на зрозумілій та послідовній енергетичній політиці держави, що включає лібералізацію ринку електроенергетики; збалансування інтересів суб'єктів господарювання, споживачів і держави; скорочення витрат природних монополій; оптимізацію механізму управління податками, створення сприятливих умов для інвестування в галузь; підтримку конкуренції постачальних компаній.

Державні інституції, що здійснюють регулювання в електроенергетиці:

– **Національна комісія, що здійснює державне регулювання у сферах енергетики та комунальних послуг, –** постійно діючий незалежний державний колегіальний орган, метою діяльності якого є державне регулювання, моніторинг та контроль за діяльністю суб'єктів господарювання у сферах енергетики та комунальних послуг;

– Міністерство енергетики України (Міненерго) – центральний орган виконавчої влади, що забезпечує формування та реалізує державну політику, зокрема, в електроенергетиці;

– Державна інспекція енергетичного нагляду України (Держенергонагляд) реалізує державну політику у сфері нагляду (контролю) у галузях електроенергетики та теплопостачання.;Держенергоефективності, реалізує державну політику у сфері ефективного використання паливно-енергетичних ресурсів, енергозбереження;

– Державна регуляторна служба України реалізує державну регуляторну політику та політику у сфері нагляду або контролю у сфері господарської діяльності, є спеціально уповноваженим органом з питань

ліцензування та дозвільної системи у сфері господарської діяльності та координує дії з питань спрощення регуляторної бази та дерегуляції господарської діяльності;

– Антимонопольний комітет України (АМКУ) – державний орган зі спеціальним статусом, метою діяльності якого є забезпечення державного захисту конкуренції у підприємницькій діяльності, формування конкурентної політики;

– Міністерство розвитку економіки, торгівлі та сільського господарства України (Мінекономрозвитку) – головний орган у системі центральних органів виконавчої влади, що забезпечує формування державної політики у сфері захисту прав споживачів, державної політики з контролю за цінами, державної регуляторної політики та державної політики з питань ліцензування, дозвільної системи, нагляду (контролю) у сфері господарської діяльності; реалізує державну політику економічного, соціального розвитку і торгівлі, державну промислову політику, державну політику у сфері технічного регулювання, стандартизації, метрології та метрологічної діяльності тощо.

Основними завданнями та функціями управляючих інституцій є реалізація державної політики та стратегічне планування, моніторинг та контроль за діяльністю суб’єктів господарювання у сфері електроенергетики, державне регулювання з метою досягнення балансу інтересів споживачів, суб’єктів господарювання і держави, ліцензування, здійснення заходів із забезпечення надійного і сталого функціонування Об’єднаної енергетичної системи України (ОЕС) відповідно до законодавства, контроль за дотриманням суб’єктами електроенергетики і споживачами електричної енергії вимог нормативно-правових і нормативно-технічних актів у сфері постачання та споживання енергії, нагляд за забезпеченням надійного постачання енергії; забезпечення дотримання вимог технічної експлуатації електричних станцій і мереж, надання НКРЕКП висновків щодо технічного стану енергетичного обладнання і мереж об’єктів електроенергетики для

отримання ними ліцензій; поширення світового досвіду щодо підвищення надійності роботи об'єктів електроенергетики.

Державне регулювання ринку електричної енергії відповідно до ст.6 Закону України «Про ринок електричної енергії»[284] здійснюється НКРЕКП – Національною комісією, що здійснює державне регулювання у сферах енергетики та комунальних послуг, – у межах повноважень, визначених цим законом та іншими актами законодавства.

Положенням про Національну комісію, що здійснює державне регулювання у сферах енергетики та комунальних послуг», ухваленим на виконання Законів України «Про природні монополії», «Про електроенергетику» і «Про державне регулювання у сфері комунальних послуг», визначено, що НКРЕКП є державним колегіальним органом, підпорядкованим Президенту України і підзвітним ВР України, який здійснює державне регулювання діяльності у сферах енергетики та комунальних послуг.

Основними завданнями НКРЕКП, зокрема, є[285]:

– державне регулювання діяльності суб'єктів природних монополій та суб'єктів господарювання, що провадять діяльність на суміжних ринках, у сферах електроенергетики,

– збалансування інтересів суб'єктів господарювання, споживачів і держави;

– забезпечення прозорості та відкритості діяльності на ринках природних монополій та на суміжних ринках;

– сприяння розвитку конкуренції у сферах виробництва і постачання електричної енергії;

[284] Закон України «Про ринок електричної енергії». URL: https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/2019-19

[285] Положення про Національну комісію, що здійснює державне регулювання у сферах енергетики та комунальних послуг. П. 3. URL: https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/715/2014

– забезпечення проведення цінової і тарифної політики в електроенергетиці, сприяння впровадженню стимулюючих методів регулювання цін;

– сприяння ефективному функціонуванню товарних ринків на основі збалансування інтересів держави, суб'єктів природних монополій та споживачів товарів (послуг), що виробляються (надаються) суб'єктами природних монополій;

– забезпечення самоокупності діяльності суб'єктів природних монополій та суб'єктів господарювання на суміжних ринках;

– захист прав споживачів товарів (послуг) на ринку, що перебуває у стані природної монополії, та на суміжних ринках, зокрема у сфері електроенергетики;

– забезпечення рівних можливостей для доступу споживачів до товарів (послуг) на ринках, які перебувають у стані природної монополії;

– обмеження впливу суб'єктів природних монополій на державну політику та сприяння конкуренції на суміжних ринках з метою забезпечення ефективного функціонування відповідних галузей.

Регулятор здійснює державне регулювання[286] шляхом:

1) нормативно-правового регулювання у випадках, коли відповідні повноваження надані Регулятору законом;

2) ліцензування діяльності у сферах енергетики та комунальних послуг;

3) формування цінової і тарифної політики у сферах енергетики та комунальних послуг та реалізації відповідної політики у випадках, коли такі повноваження надані Регулятору законом;

4) державного контролю та застосування заходів впливу.

Основні принципи діяльності Регулятора – законність; самостійність і незалежність; компетентність; ефективність; справедливість; прогнозованість

[286] Закон України «Про Національну комісію, що здійснює державне регулювання у сферах енергетики та комунальних послуг» від 22.09.2016 р. № 1540-VIII. Ст. 2, п. 1. URL: https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1540-19

та своєчасність прийняття рішень; адресність регулювання; неупередженість та об'єктивність під час прийняття рішень; відкритість і прозорість, гласність процесу державного регулювання; недопущення дискримінації; відповідальність за прийняті рішення[287].

Ринки *передачі та розподілу електричної енергії* як магістральними, так і місцевими (локальними) електромережами належать до ринків у стані природної монополії. Тобто на певній території електромережами володіє лише один суб'єкт. Для того щоб передати електричну енергію, необхідно укласти з цим суб'єктом договір про передачу електричної енергії. На практиці володільцями електромереж є компанії обленерго кожної області – природні монополісти.

Принципи державної політики щодо конкуренції в електропостачанні свого часу були закріплені в Законі України від 16 жовтня 1997 р. № 575/97-ВР «Про електроенергетику» (зі змінами). Відповідно до статті 5 цього Закону проголошено принцип сприяння розвитку конкурентних відносин на ринку електричної енергії, а також забезпечення захисту прав та інтересів споживачів енергії, статтею 25 було передбачене право споживачів електроенергії на вільний вибір постачальника.

Окреслені засади господарювання були розвинені у ч. 2 ст. 3 Закону України від 24 жовтня 2013 р. № 663-VII «Про засади функціонування ринку електричної енергії» (зі змінами), де декларувалося, що ринок електричної енергії має функціонувати на засадах, зокрема: добросовісної конкуренції; рівності прав на продаж та купівлю електричної енергії; вільного вибору електропостачальника кваліфікованим споживачем; недискримінаційного доступу до ринку електричної енергії.

Закон України від 13.04.2017 № 2019-VIII «Про ринок електричної енергії» визначає, що ринок електроенергії функціонує на конкурентних засадах, крім діяльності суб'єктів природних монополій, з обмеженнями, встановленими цим законом, функціонування ринку електроенергії

[287] Там само. Ст. 4.

здійснюється на принципах добросовісної конкуренції; НКРЕКП має сприяти конкуренції на ринку електричної енергії та реалізації дієвих механізмів захисту прав споживачів. У рамках імплементації цього закону було прийнято низку підзаконних актів, що регламентують конкуретну поведінку учасників ринку, в т.ч. Кодекс систем розподілу та правила роздрібного ринку.

Закон України «Про природні монополії» (ст. 10) як обов'язок природних монополістів визначає забезпечення на недискримінаційних умовах реалізації споживачам товарів та нездійснення перешкод для реалізації угод між виробниками, що діють на суміжних ринках, і споживачами. Державний контроль за дотриманням законодавства про захист економічної конкуренції у сферах природних монополій здійснюється Антимонопольним комітетом України відповідно до його компетенції. Механізми регулювання деталізовані також у нормативно-правових актах стосовно діяльності Комісій у сфері природних монополій. НКРЕКП має забезпечувати на належному рівні моніторинг ринку електроенергії та його організованих сегментів, виявляти порушення законодавства про захист економічної конкуренції, сприяти підвищенню ступеня прозорості ринків електроенергії та, як наслідок, усувати передумови для вчинення порушень законодавства про захист економічної конкуренції, оперативно виявляти та припиняти їх. На сьогодні відсутнє своєчасне та повне оприлюднення результатів моніторингу ринків електричної енергії.

Інші нормативно-правові акти, що регламентують функціонування ринків електроенергії та діяльність електропостачальних компаній, містять вимоги щодо забезпечення прозорості функціонування РДН та ВДР та конкуренції на зазначених сегментах ринку електроенергії, дотримання учасниками принципів добросовісної конкуренції на РДН та ВДР, забороняються будь-які ринкові маніпуляції та антиконкурентні узгоджені дії, має прищеплюватися повага до вільної і чесної конкуренції з метою формування цін на РДН/ВДР, що відображають справедливу конкурентну

взаємодію між попитом і пропозицією, існує вимога щодо застосування недискримінаційних, конкурентних та прозорих ринкових механізмів.

Регулювання конкурентних відносин повинно включати як антимонопольне регулювання, так і захист від проявів недобросовісної конкуренції[288]. Функціонування ринкової економіки на основі чесних методів конкурентної боротьби передбачає регулювання цих двох інститутів у сукупності та спільності, тому без належного регуляторного впливу антимонопольного законодавства забезпечити існування і розвиток добросовісної конкуренції неможливо.

Норми регулювання конкуренції закріплені у Господарському кодексі України, що визначає антимонопольну політику як напрям економічної політики держави (ст. 10), окрема його глава присвячена питанню обмеження монополізму і захисту суб'єктів господарювання та споживачів від недобросовісної конкуренції.

Закон України 2210-III від 11.01.2001 р. «Про захист економічної конкуренції» був розроблений на основі норм європейського законодавства, з урахуванням особливості адаптації та гармонізації національного законодавства із європейськими нормами та стандартами. Норми цього Закону спрямовані на забезпечення умов створення і розвитку конкуренції на товарних ринках, розвитку добросовісної конкуренції, контролю за процесами монополізації та економічної концентраціїі, протидії вчиненню монополістичних порушень та вдосконалення державного захисту економічної конкуренції в Україні. Закон побудовано на якісно нових для України засадах державного регулювання та захисту економічної конкуренції[289].

---

[288] Швидка Т.І. Перспективи розвитку та модернізації конкурентного законодавства України в умовах глобалізації. *Науковий вісник Ужгородського національного університету. Серія: Право*. 2018. Вип. 51. Т. 1. С. 128–132; Корчак Н.М. Правові питання антимонопольного регулювання підприємницької діяльності: дис. ... канд. юрид. наук: 12.00.0. Київ, 1996. 206 с.

[289] Бакалінська О.О. Проблеми і перспективи розвитку конкурентного законодавства України. *Часопис Київського університету права.* 2013. № 3. С. 17–21.

Порушеннями законодавства про захист економічної конкуренції зокрема вважаються: зловживання монопольним (домінуючим) становищем; антиконкурентні узгоджені дії; концентрація без отримання відповідного дозволу органів АМКУ[290].

Зловживанням монопольним (домінуючим) становищем на ринку, зокрема, визнається:

– обмеження виробництва, ринків або технічного розвитку, що завдало чи може завдати шкоди іншим суб'єктам господарювання, покупцям, продавцям;

– суттєве обмеження конкурентоспроможності інших суб'єктів господарювання на ринку без об'єктивно виправданих на те причин;

– створення перешкод доступу на ринок (виходу з ринку) чи усунення з ринку продавців, покупців, інших суб'єктів господарювання.

Антиконкурентними узгодженими діями, що забороняються, вважаються, зокрема:

– розподіл ринків чи джерел постачання за територіальним принципом, асортиментом товарів, обсягом їх реалізації чи придбання, за колом продавців, покупців або споживачів чи за іншими ознаками;

– спотворення результатів торгів, аукціонів, конкурсів, тендерів;

– усунення з ринку або обмеження доступу на ринок (вихід з ринку) інших суб'єктів господарювання, покупців, продавців;

– застосування різних умов до рівнозначних угод з іншими суб'єктами господарювання, що ставить останніх у невигідне становище в конкуренції;

– укладення угод за умови прийняття іншими суб'єктами господарювання додаткових зобов'язань, які за своїм змістом або згідно з торговими та іншими чесними звичаями в підприємницькій діяльності не стосуються предмета цих угод;

---

[290] Закон України «Про захист економічної конкуренції» від 11.01.2001 № 2210-III. URL: https://zakon.rada.gov.ua/laws/card/2210-14

– суттєве обмеження конкурентоспроможності інших суб'єктів господарювання на ринку без об'єктивно виправданих на те причин.

Положення щодо антиконкурентних узгоджений дій суб'єктів господарювання не застосовуються до:

– узгоджених дій щодо постачання чи використання товарів, якщо учасник узгоджених дій стосовно іншого учасника узгоджених дій встановлює обмеження на: використання поставлених ним товарів чи товарів інших постачальників;

– формування цін або інших умов договору про продаж поставленого товару іншим суб'єктам господарювання чи споживачам. Але якщо ці узгоджені дії призводять до суттєвого обмеження конкуренції на всьому ринку чи в значній його частині, у тому числі монополізації відповідних ринків; обмежують доступ на ринок інших суб'єктів господарювання; призводять до економічно необґрунтованого підвищення цін або дефіциту на ринку, то вважаються антиконкурентними узгодженими діями суб'єктів господарювання[291].

Забезпечення реалізації правових норм у сфері конкуренції здійснюється Антимонопольним комітетом України, правове становище якого визначено ЗУ «Про Антимонопольний комітет України», а діяльність спрямована на контроль за концентрацією господарських суб'єктів, дотримання антимонопольного законодавства, надання дозволів на об'єднання підприємств, розгляд порушень законодавства про економічну конкуренцію тощо. Проте недосконале законодавче формулювання повноважень АМКУ та недостатнє забезпечення розслідування картелів стримують його діяльність.

АМКУ займається антимонопольним регулюванням, усуненням цінової дискримінації, контролюванням різних форм недобросовісної конкуренції в тому числі на роздрібному ринку електроенергії.

[291] Яблонська А.С. Обмеження монополізму та захист економічної конкуренції за законодавством України. URL: https://minjust.gov.ua/m/str_3815

Метою функціонування АМКУ є:

– розвиток конкурентного середовища та рівні умови для здійснення господарської діяльності;

– усунення будь-яких перешкод для розвитку конкуренції;

– мінімізація адміністративних бар'єрів вступу на ринки та зменшення адміністративного тиску;

– сприяння розвитку конкуренції на ринках, де є ознаки або присутня монополізація.

Ринки електроенергії постійно перебувають у фокусі уваги АМКУ як такі, що характеризується високою концентрацією та обмеженою конкуренцією[292]. АМКУ з'ясовує наявність порушень конкурентного законодавства, в т.ч. на роздрібному ринку електроенергії.

Закон «Про ринок електричної енергії» визначає, що розподіл електричної енергії здійснюється від оператора системи передачі мережами оператора системи розподілу, крім постачання електричної енергії.

На роздрібному ринку функціонують 32 оператори системи розподілу (ОСР), які відповідальні за безпечну та надійну експлуатацію, технічне обслуговування та розвиток системи розподілу й забезпечення довгострокової спроможності системи розподілу щодо задоволення обґрунтованого попиту на розподіл електричної енергії.

Найбільшими з них є: ТОВ «Дніпровські електричні послуги»; ТОВ «Київські енергетичні послуги; ТОВ «Київська обласна енергопостачальна компанія»; ТОВ «Одеська обласна енергопостачальна компанія»; ПрАТ «Харківенергозбут»[293].

Група «ДТЕК» (АТ «ДТЕК Західенерго», ТОВ «Д. Трейдінг») у 2019 р. займала монопольне (домінуюче) становище на регіональному ринку

[292] АМКУ з'ясовує наявність порушень конкурентного законодавства на ринку електричної енергії. URL: https://amcu.gov.ua/news/amku-zyasovuye-nayavnist-porushen-konkurentnogo-zakonodavstva-na-rinku-elektrichnoyi-energiyi

[293] Звіт АМКУ за 2019 р. URL: https://amcu.gov.ua/storage/app/uploads/public/605/4a0/e26/6054a0e268fc0702551413.pdf

комерційного продажу електроенергії в торговій зоні «Острів Бурштинської ТЕС». Ці компанії зловживали монопольним (домінуючим) становищем, шляхом вчинення дій, що призвели до ущемлення інтересів інших суб'єктів господарювання через відсутність значної конкуренції на ринку.

За даними АМКУ[294], дії АТ «ДТЕК Західенерго» стосувалися встановлення в заявках на продаж електричної енергії на РДН завищених та економічно необґрунтованих цін; ТОВ «Д.Трейдінг» вчинило дії, спрямовані на обмеження доступу імпортованої електричної енергії з території Словаччини в торгову зону «Острів Бурштинської ТЕС», шляхом викупу більшої частини пропускної спроможності протягом кількох періодів, що призвело до зниження частки імпортованої електричної енергії та збільшення частки генерації електричної енергії АТ «ДТЕК Західенерго», у результаті яких товариство отримало додатковий дохід.

З моменту лібералізації роздрібного сегмента ринку електричної енергії спостерігалося значне збільшення їх кількості. Наприкінці 2020 р. в Україні здійснювали діяльність із постачання понад 700 суб'єктів. При цьому лише половина з них є активними учасниками ринку, а 25 виконують функції постачальника універсальних послуг.

Прикладами порушення конкуренції електропостачальниками були: вчинення антиконкурентних узгоджених дій, які стосуються спотворення результатів торгів на закупівлю обладнання та послуг для технічного переоснащення та реконструкції підстанцій, будівництва трансформаторних підстанцій та ліній електропередач, проведених ПрАТ ПЕЕМ Центральна енергетична компанія, ПАТ«Чернігівобленерго», ПАТ «Сумиобленерго», ТОВ «Луганське енергетичне об'єднання», ПАТ «Вінницяобленерго».

Відповідно до Закону України «Про ринок електричної енергії», електропостачальник – суб'єкт господарювання, який здійснює продаж електричної енергії за договором постачання електричної енергії споживачу. Закон встановлює, що постачання електричної енергії здійснюється за

[294] Там само.

вільними цінами на конкурентних засадах будь-якими постачальниками електричної енергії, що отримали відповідні ліцензії.

Разом із тим, відповідно до Правил роздрібного ринку електричної енергії, затверджених постановою НКРЕКП від 14.03.2018 № 312, постачальник універсальних послуг здійснює постачання електроенергії на підставі договору зі споживачем, який має право в будь-який момент часу змінити постачальника. Тобто чинним законодавством передбачена можливість вибору постачальника електричної енергії в тому числі для побутових споживачів.

Водночас, відповідно до Постанови КМУ від 5 червня 2019 р. № 483 «Про затвердження Положення про покладення спеціальних обов'язків на учасників ринку електричної енергії для забезпечення загальносуспільних інтересів у процесі функціонування ринку електричної енергії», визначено фіксовану ціну на електроенергію для побутових споживачів. Разом із визначеним механізмом ПСО та з метою уникнення стрімкого зростання тарифів для населення урядом схвалено постанову КМУ від 28 грудня 2020 р. № 1325 «Про внесення змін до постанови Кабінету Міністрів України від 05 червня 2019 р. № 483». За цією постановою визначено єдину фіксовану ціну на електричну енергію для побутових споживачів. Послугу з постачання електричної енергії за фіксованим тарифом 1,68 грн/кВт год відповідно до Закону України «Про ринок електричної енергії» надає постачальник універсальної послуги (ПУП).

Тобто конкуренція на роздрібному ринку електроенергії є обмеженою. Вільна конкуренція на ринку передбачає передусім вільне ціноутворення, коли ціна формується як показник рівноваги між попитом і пропозицією, чого в поточних реаліях роботи ринку електроенергії не дотримуються.

Перешкодами для розвитку конкуренції в електропостачанні є: вчинення суб'єктами господарювання дій, що кваліфікуються як недобросовісна конкуренція; обмежувальна та дискримінаційна діяльність, антиконкурентні узгоджені дії, використання адміністративного ресурсу,

недотримання регулюючими органами вимог чинного законодавства, надання необґрунтованих переваг на ринку окремим структурам.

Розглянута законодавча база, що регулює діяльність у сфері електропостачання містить норми та правила щодо розвитку конкурентного середовища та забезпечення конкуренції в галузі електроенергетики, та включає нормативні акти трьох рівнів: перший рівень – закони України, другий рівень – нормативні акти КМ України та третій рівень – нормативні акти регулятора НКРЕКП.

На основі викладеного можна зробити висновки про те, що:

– законодавча база з питань конкуренції в сфері електропостачанні є розвиненою: акценти у відносинах розставлено як на рівні загального закону (щодо монополій загалом), так і на рівні спеціального закону у сфері електроенергетики, а також на рівні підзаконних актів.

– недосконалість конкуренції на роздрібному ринку електроенергії та існування природних монополій потребують додаткових заходів держави щодо підтримки адекватного рівня концентрації на ринках, вдосконалення конкурентного середовища, максимального задоволення основних вимог споживачів;

– чинна нормативно-правова база в сфері електропостачання містить узагальнені вимоги щодо виконання правил конкуренції, тому існує необхідність подальшого удосконалення і модернізації існуючої нормативно-правової бази у сфері електропостачання з метою закріплення реальних правил конкуренції та вимоги неухильно дотримуватися прописаних у законодавстві норм усіма учасниками ринків електроенергії.

У монографії ми намагалися подати, проаналізувати і навести докази та обґрунтувати пропозиції на захист теорії конкуренції та її подальшого розвитку, зокрема в Україні на ринках інфраструктурних видів діяльності, зважаючи на невідповідність процесів їх глобалізації з урахуванням розширення участі країни в інтегративного характеру взаємодії з Європейським Союзом та його країнами-членами, з огляду на перспективи повноцінного членства.

Майбутнє членство України в ЄС ми розуміли як причинний зв'язок, що має історичний характер, за домінування правових термінів щодо насамперед окремих видів діяльності, завдяки чому конкурентні відносини поновляться та проявляться за повноправного членства в ЄС.

У монографії було обговорено проблеми розвитку конкуренції не тільки в інфраструктурних секторах економіки загалом, а й зокрема у транспорті та енергетиці, адже саме ці сектори є ключовими на шляху інтеграції України до Європейського Союзу, який перебуває на порозі розв'язання проблем низьковуглецевого розвитку в майбутньому.

Особливу увагу в монографії приділено ролі державного регулювання в конкурентних стосунках – наразі та в майбутньому, – оскільки в сучасних умовах глобалізації роль національних урядів суттєво трансформується.

Монографія мала побачити світ на початку 2022 року. Але сталося найстрашніше – проти України розпочала загарбницьку повномасштабну війну РФ.

Війна затримала публікацію роботи майже на рік, але ми вважаємо, що у ній, попри суттєві й навіть кардинальні зміни в інфраструктурних секторах економіки України та необхідність переосмислення їх діяльності в умовах війни і у післявоєнному відновленні економіки, шлях до ЄС стиснувся у часі та просторі і проблема конкурентоспроможності залишилася в числі

першочергових, оскільки від неї значним чином залежатиме успіх відновлення та розвитку України.

Ми продовжуємо працювати у зазначених напрямах і маємо надію, що читач отримає від ознайомлення з цією роботою ті думки та посили, які допоможуть у вирішенні нагальних питань, розуміючи, що конкуренція і розвиток перебувають у потужній взаємодії і відкривають дедалі нові можливості для бажаного майбутнього.

ДОДАТКИ

Додаток А

Таблиця

Основні нормативно-правові акти регулювання конкуренції в економіці України

Назви нормативно-правових документів	Характеристика
1	2
Конституція України	Ч. 4 ст. 13 передбачає забезпечення державою соціальної спрямованості економіки України, відповідно до п. 8 ст. 92 виключно законами України визначаються правила конкуренції та антимонопольного регулювання, згідно з п. 24 ст. 85 і п. 14 ст. 106 голова Антимонопольного комітету призначається та звільняється Президентом за згодою Верховної Ради України
Господарський кодекс України	Глава 2 (ст. 18 «Обмеження монополізму та сприяння змагальності у сфері господарювання»), глава 3 «Обмеження монополізму та захист суб'єктів господарювання і споживачів від недобросовісної конкуренції» (ст. 25–41), глава 28 «Відповідальність суб'єктів господарювання за порушення антимонопольно-конкурентного законодавства» (ст. 251–257)
Податковий кодекс України	Регулює відносини, які визначають надходження коштів від платників у бюджети у формі податків і зборів. Це передбачає регламентацію механізму державного контролю конкуренції фінансово-економічних процесів Закон України «Про захист економічної конкуренції» (від 11 січня 2001 р.) Встановлює основні засади регулювання економічної конкуренції з метою її захисту від недобросовісної конкуренції та монополістичних зловживань; передбачає відповідальність за певні види таких порушень та засоби попередження монополізації товарних ринків
Закон України «Про захист від недобросовісної конкуренції» (від 07.06.1996 р.)	Встановлює відповідальність за певні види та прояви недобросовісної конкуренції
Закон України «Про Антимонопольний комітет» (від 26 листопада 1993 р.)	Визначає правове становище антимонопольних органів на чолі з Антимонопольним комітетом України, його склад, основні функції, компетенцію43
Закон України «Про природні монополії» (від 20.04.2000 р.)	Визначає правові, економічні та організаційні засади державного регулювання діяльності суб'єктів природних монополій в Україні
Закон України «Про зовнішньоекономічну діяльність» (від 16.04.1991 р.)	Закріплює рівність правового становища вітчизняних та іноземних суб'єктів господарювання на ринках України, з метою захисту інтересів вітчизняних товаровиробників передбачає можливість застосування заходів дискримінаційного характеру щодо нерезидентів у відповідь на аналогічні дії урядів їх країн щодо українських виробників

Закінчення таблиці

1	2
Закон України «Про внесення змін до деяких законодавчих актів України щодо додаткових гарантій захисту фінансових інтересів держави» (від 16.06.2005 р.)	Створення конкурентного середовища у сфері державних закупівель, забезпечення прозорості процедур закупівель товарів, робіт і послуг за державні кошти та досягнення оптимального і раціонального їх використання Указ Президента України «Про Концепцію вдосконалення державного регулювання природних монополій» (№ 921/2007) Передбачає вдосконалення державного регулювання природних монополій, виходячи з того, що неефективність антимонопольної політики та механізмів державного регулювання природних монополій ускладнює створення конкурентного середовища в економіці та стає загрозою національним інтересам і національній безпеці держави. Це потребує забезпечення захисту конкуренції у підприємницькій діяльності, недопущення зловживання монопольним становищем на ринку та вдосконалення антимонопольної політики

Джерело: складено автором.

Додаток Б
Таблиця

Основні директиви Європейського Союзу стосовно залізничного транспорту

Законодавчі акти в сфері залізничного транспорту в ЄС	Основні директиви, регламенти.	Направленість основних директив	Роки впровадження законодавчих актів в країнах-членах ЄС	Термін впровад-ження, років
1	2	3	4	5
Римський договір Директиви 1991 – 1995 років	1. Директива Ради 91/440/ЄЕС від 29 липня 1991 року про розвиток залізниць Співтовариства 2. Директива Ради № 95/18/ЄС від 19 червня 1995 року про ліцензування залізничних підприємств	Розділення між операторською діяльністю й управлінням інфраструктурою (проте не визначено в межах якої організаційної моделі)	1991-2001	10
Перший пакет «залізничної інфраструктури» Пакет був прийнятий у лютому 2001 р. Він складається з трьох директив, що поліпшують і оновлюють існуюче на той момент законодавство	1. Директива 2001/12/ЄС змінює директиву 91/440/ЄЕС «розвиток залізниць співтовариства» оновлюючи її. 2. Директива 2001/13/ЄС змінює директиву 95/18/ЄС «ліцензії ж / д підприємств», 3. Директива 2001/14/ЄС стосується розподілу і тарифікації можливостей інфраструктури та сертифікації в галузі безпеки	Повне розділення між "wheel and steel" ("колесами та сталлю") – операторською діяльністю й управлінням інфраструктурою	2001-2004	3
Другий залізничний пакет ЄС і директиви «безпека» і «інтероперабельні-сть». Пакет був прийнятий в 2004 р. З подальшим його застосуванням у 2006 р. Він стосується прискорення будівництва європейської ж/д мережі	1. Регламент 881/2004/ЄС про створення Європейського Залізничного Агентства, яке знаходиться в Валансьєні. 2. Директива 2004/51/ЄС «розвиток залізниць співтовариства» змінює директиву 91/440/ЄЕС та умови використання і доступу до інфраструктури. 3. Директиви 2004/49/ЄС «безпека» і 2004/50/ЄС «інтероперабельність»	Директиви «безпека» і «інтероперабельність», які є ключовими законодавчими текстами для сучасного залізничного світу	2004-2007	3
Третій залізничний пакет ЄС і директива «машиністи» 3-й пакет, прийнятий в 2007 р., з відстрочкою застосування до 2010 р.	1. Директива 2007/58/ЄС «Залізниці Євросоюзу» з оновленнями 2. Директива 2007/59/ЄС, визначальна сертифікацію машиністів 3. Регламент 1371/2007/ЄС про права пасажирів: право на інформацію, доступ до PMR, відшкодування у разі затримок у розкладі	Направлений на створення конкурентного ринку послуг пасажирських перевезень	2007-2012	5

Закінчення таблиці

1	2	3	4	5
Четвертий залізничний пакет ЄС Єврокомісія з транспорту, приймаючи цей документ, ставить за мету відкриття внутрішніх ринків залізничних перевезень та проведення низки реформ галузі. Зміни мають торкнутися ключових сфер: стандартів, підвищення якості послуг, структурних реформи та поліпшення професійних навичок персоналу		У числі першочергових завдань документ визначив повне розділення управління інфраструктурою і операторського бізнесу, а також приватизацію залізничних мереж. У підсумку країни ЄС повинні будуть відмовитися від холдингової моделі управління галуззю. Європейське залізничне агентство видаватиме дозволи на використання локомотивів, рухомого складу і єдині сертифікати для операторів ринку. Очікується, що повністю внутрішні ринки пасажирських залізничних перевезень в ЄС відкриються в кінці 2019 року. Зараз відкриті ринки лише Швеції і Великобританії. У Німеччині, Австрії, Італії, Чехії та Нідерландах - частково	2012 – 2019	7

Джерело: складено автором.

Додаток В

Таблиця

Індекси доступу до інфраструктури залізниць і створення конкуренції на ринках перевезень пасажирів і вантажів залізничним транспортом у деяких країнах ЄС

Показник	LIB-індекс								LEX-індекс (ступінь імплементації директив ЄС в національну законодавчу систему країн)				ACCESS-індекс (реальна ступінь доступу до системи)				COM-індекс (рівень конкуренції на ринку залізничних перевезень)			
	Разом по вантажних і пасажирських перевезеннях				2007		2011													
Країна	**2002**	**2004**	**2007**	**2011**	**вант.**	**пас.**	**вант.**	**пас.**	**2002**	**2004**	**2007**	**2011**	**2002**	**2004**	**2007**	**2011**	**2002**	**2004**	**2007**	**2011**
1	*2*	*3*	*4*	*5*	*6*	*7*	*8*	*9*	*10*	*11*	*12*	*13*	*14*	*15*	*16*	*17*	*18*	*19*	*20*	*21*
Велика Британія	805	781	827	865	848	798	862	852	960	940	969	980	740	715	791	837	780	580	793	866
Німеччина	760	728	826	842	844	809	875	814	840	750	905	935	840	720	807	819	520	505	565	615
Швеція	760	729	825	872	908	742	896	855	800	680	857	960	760	760	817	850	720	510	633	577
Нідерланди	720	695	809	817	887	732	884	779	760	670	865	887	820	710	795	799	460	455	509	680
Австрія	430	579	788	806	852	727	873	761	680	530	819	895	410	600	781	784	240	232	349	575
Данія	720	693	788	825	811	757	851	808	860	790	821	925	770	650	780	800	480	390	498	655
Швейцарія	650	677	757	741	848	662	850	680	600	605	670	678	770	710	778	756	440	495	459	509
Польща		549	739	737	786	692	826	699		600	783	803		530	728	720		175	490	518
Чехія		549	738	738	798	679	783	705		530	839	786		560	713	726		215	279	422

Джерело: Kirchner C. Rail Liberalisation Index 2004. Comparison of the Market Opening in the Rail Markets of the Member States of the European Union, Switzerland and Norway. IBM Business Consulting Services, 2004; Kirchner C. Rail Liberalisation Index 2011. Market opening: Rail Markets of the Member States of the European Union, Switzerland and Norway. IBM Business Consulting Services, 2011; Summary of the Study Rail Liberalisation Index 2011: Market opening: comparison of the rail markets of the Member States of the European Union, Switzerland and Norway. Brussels, 20 April 2011.

Додаток Г

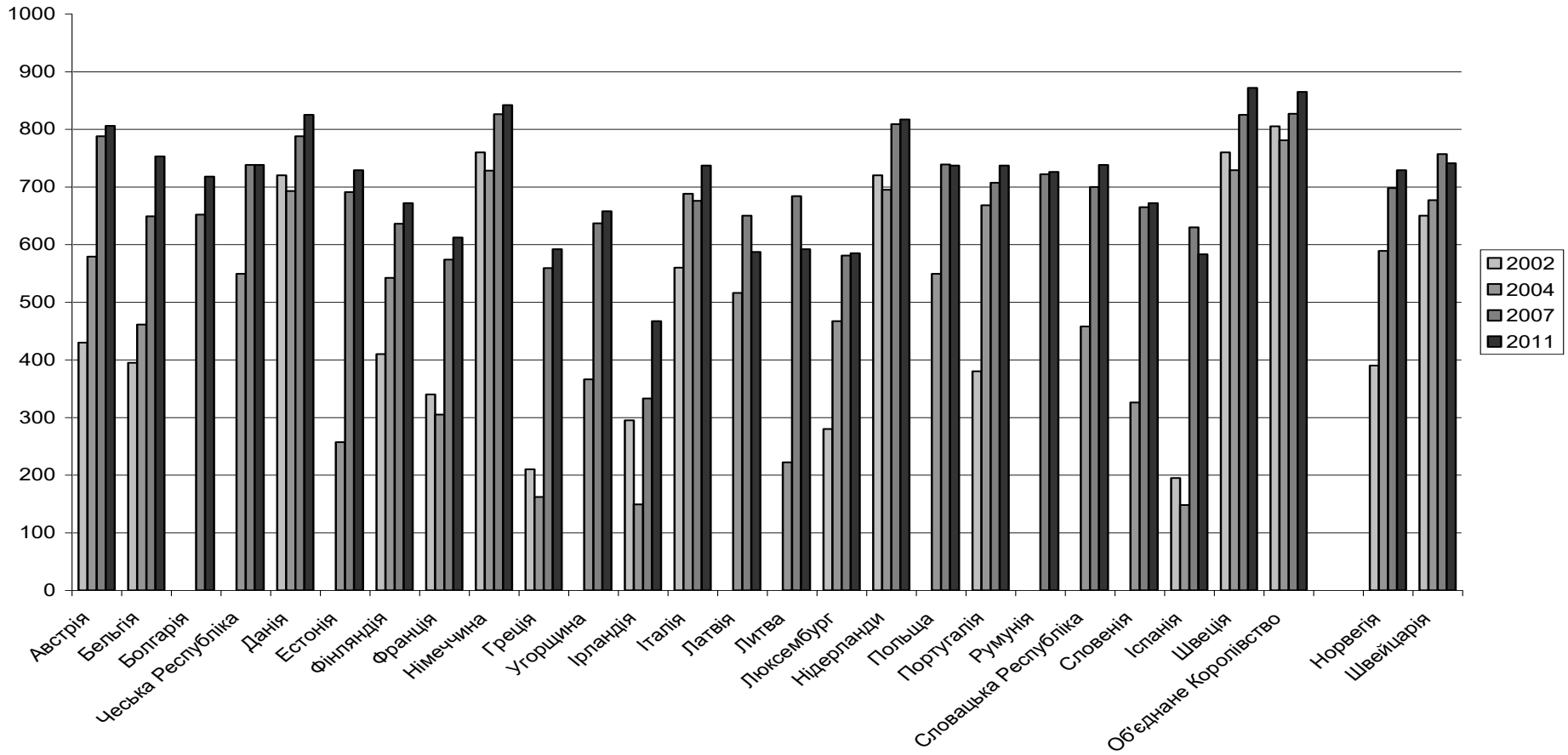

Рис. Динаміка індексу LIB для країн ЄС, Норвегії та Швейцарії у 2002, 2004, 2007 та 2011 роках

Джерело: Kirchner C. Rail Liberalisation Index 2004. Comparison of the Market Opening in the Rail Markets of the Member States of the European Union, Switzerland and Norway. IBM Business Consulting Services, 2004; Kirchner C. Rail Liberalisation Index 2011. Market opening: Rail Markets of the Member States of the European Union, Switzerland and Norway. IBM Business Consulting Services, 2011; Summary of the Study Rail Liberalisation Index 2011: Market opening: comparison of the rail markets of the Member States of the European Union, Switzerland and Norway. Brussels, 20 April 2011.

Додаток Д

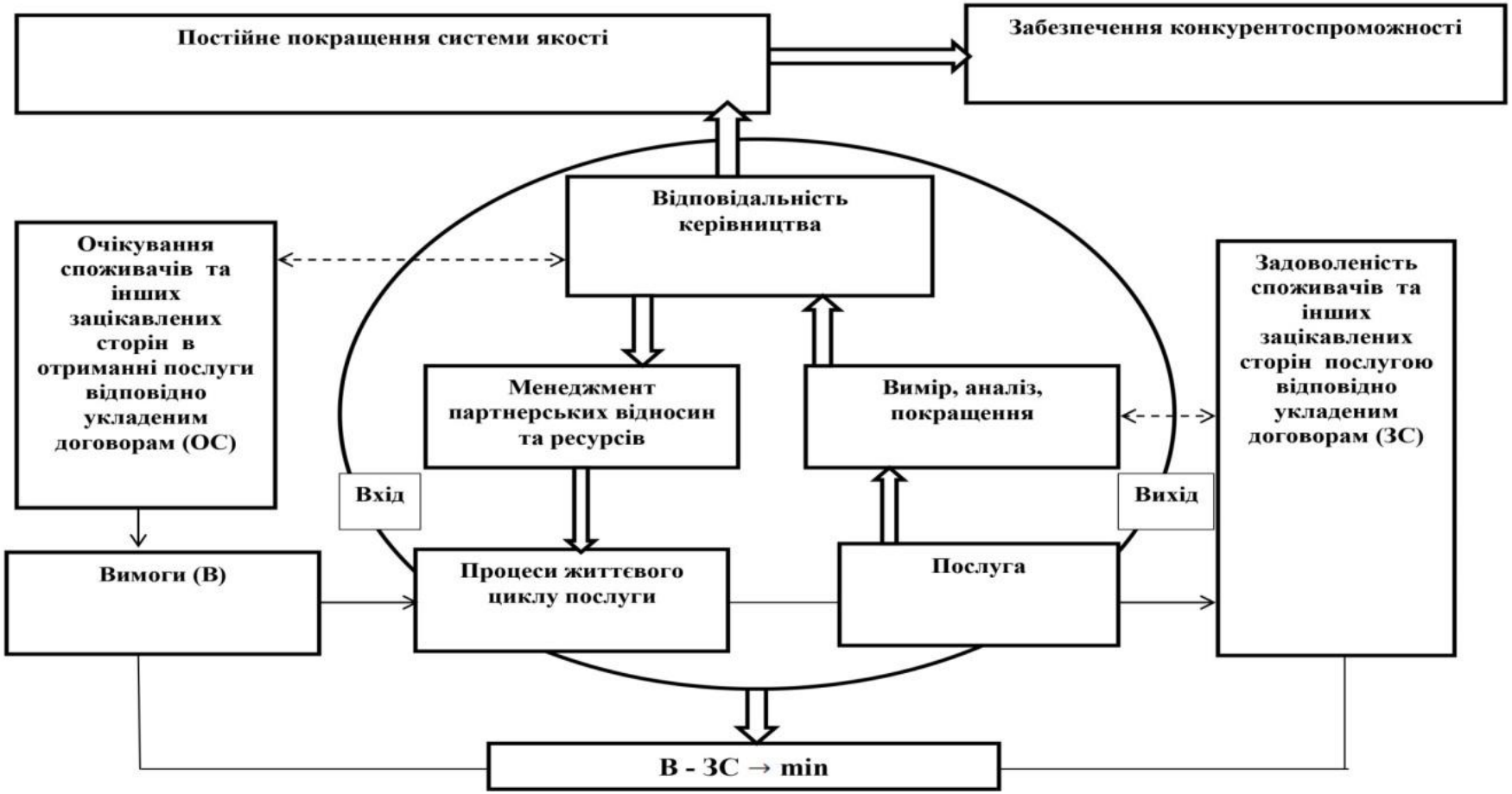

Рис. Модель формування конкурентоспроможності портової послуги на основі процесного підходу та системи менеджменту якості

Джерело: Ботнарюк М.В. Качество портовой услуги: социальный аспект. URL: https://cyberleninka.ru/article/n/konkurentosposobnost-portovoy-uslugi-sotsialnyy-aspekt/viewer

Додаток Е

Таблиця

Напрям 1. Реформування системи державного управління галузі

Перелік завдань	Виконане/ні (на III кв 2022 р.	Що конкретно зроблено
1.1. Удосконалення нормативно-правової бази діяльності галузі		
Послаблення регуляторного тиску	Важко оцінити	В галузі портового господарства відбулося реформування з метою розподілення адміністративних функцій (управління стратегічною інфраструктурою порту), наданих АМПУ, та комерційних функцій, наданих іншим суб'єктам господарювання.
Упровадження принципів недискримінації та спрощення ведення бізнесу.	Так	В Законі України «Про морські порти України» у Статті 4 надано перелік принципів, серед яких принцип «рівності прав усіх суб'єктів господарювання, що провадять діяльність у МП, недопущення дискримінації у доступі до об'єктів портової інфраструктури загального користування». Внесено зміни до статті 32 КТМ України, якою передбачено право плавання під прапором України, в тому числі, для суден, що належать будь-яким юридичним особам, зареєстрованим в Україні, незалежно від наявності або відсутності у статутному капіталі таких юридичних осіб іноземних інвестицій. Наказом Мінінфраструктури 25.09.2015 № 387 внесено зміни до процедур оформлення приходу суден у МП, надання дозволу на вихід суден у море та оформлення виходу суден із МП. На практиці, на нашу думку, порушено принцип конкурентності МП, оскільки наразі діючі тарифи на послугу заходу судна у порт різні у різних портах. Так, портовий збір у МП Південний вищий за той, що діє у МП Чорноморськ.
1.2. Удосконалення державного управління та боротьба з корупцією		
Створення Морської адміністрації України;	Так	Постанова Кабінету Міністрів України «Про утворення Державної служби морського та річкового транспорту України» від 6 вересня 2017 р. № 1095
Розвиток потенціалу галузі.	Ні	Враховуючи системну втрату в обсягах перевалки транзитних вантажів та постійне старіння основних засобів портової інфраструктури, розвитку потенціалу галузі не відбулося. Проте наразі ухвалено Закон України «Про Концесії», в результаті чого підписано перший договір про концесію майна порту Херсон, і готується до підписання договір про концесію майна порту Ольвія. Крім того, з боку ЄС реалізується проєкт «Східне партнерство», яким передбачено інвестиції в портову інфраструктуру в рамках розширення TEN-T на схід. Усе це дає надії сподіватися на розвиток потенціалу галузі у наступному періоді 2020-2038 рр. Крім того, у тексті Наказу та у Плані заходів формулювання завдання відрізняються, адже у тексті наказу вказано «розвиток потенціалу галузі», тоді як у Плані заходів до нього вказано: «розвиток ***адміністративного*** потенціалу галузі», що змінює та звужує суть завдання.

Закінчення таблиці

Перелік завдань	**Виконане/ні (на III кв 2022 р.**	**Що конкретно зроблено**
1.3. Забезпечення сталого використання морських ресурсів		
Формування та якісна реалізація державної морської політики	Важко оцінити	У Плані заходів до реалізації Наказу 542 вказано про «розроблення нової редакції Морської доктрини України», проте нової редакції Морської доктрини України розроблено не було, але 18.12.2018 внесено зміни. Формування та якісна реалізація державної морської політики здійснюється завдяки: Конституції України, Закону України «Про морські порти України», Кодексу торговельного мореплавства України, Цивільному кодексу України, Господарському кодексу України, Бюджетному кодексу України, Податковому кодексу України, Земельному кодексу України, Водному кодексу України, законам України «Про транспорт», «Про природні монополії» та інших нормативно-правовим актам, ухваленим відповідно до них. Крім того, це завдання є комплексним та повинно насамперед бути визнеченим Національною транспортною стратегією України на період до 2030 року.

Джерело: складено автором.

Додаток Є
Таблиця

Напрям 2. Реалізація ефективних форм ДПП у портах та розбудова стратегічної портової інфраструктури

Перелік завдань	Виконане/ні станом на III кв 2020 р.	Що конкретно зроблено
2.1. Створення сприятливих умов для залучення інвестицій у розвиток МП:		
Визначення переліку об'єктів портової інфраструктури, що можуть бути передані інвестору	Так	Згідно з планами розвитку МП, розміщених на сайтах МП, надано перелік об'єктів портової інфраструктури, які можуть бути передані інвестору.
Визначення умов та завдань щодо приватизації, концесій, державно-приватного партнерства, оренди чи будь-яких інших форм залучення інвестицій у порт	Так	Це питання врегульоване Законом України «Про морські порти України» у розділі V «Земельні та майнові відносини у МП». У 2019 р. ухвалено Закон України «Про концесію», де визначено умови та завдання концесійних договорів.
2.2. Забезпечення належного робочого стану та розвиток стратегічних об'єктів портової інфраструктури, що належать до сфери відповідальності держави:		
Підтримання експлуатаційних глибин, створення глибоководного рейдового терміналу в районі Очакова та Усть-Дунайська для донавантаження на рейді	Так / ні	Роботи з днопоглиблення постійно проводяться. Очаків та Усть-Дунайський досі не мають глибоководного рейдового терміналу для донавантаження на рейді.
Створення механізму компенсації інвестицій в об'єкти портової інфраструктури	Ні	Компенсація інвестицій в об'єкти портової інфраструктури регулюється положеннями Закону України «Про морські порти України» (Стаття 27. Компенсація внесених суб'єктами господарювання інвестицій у стратегічні об'єкти портової інфраструктури; Розділ V. Земельні та майнові відносини у МП), проте механізм компенсації інвестицій ще й досі не відпрацьований.
2.3. Удосконалення тарифної політики, операційної діяльності та спрощення контролюючих процедур у портах:		
Упровадження сучасної методики формування системи портових тарифів	Ні	На сьогодні відбулося декілька етапів перерахунків портових тарифів із їх поступовим зниженням, спочатку на 20% і з 2020 р. заплановано подальше зниження тарифів, проте на сьогодні методика ще і досі не розроблена, а питання зниження тарифів відкрите. Міністерством розроблено та оприлюднено проєкт методики розрахунку ставок портових зборів. Наразі АМПУ здійснює попередні розрахунки щодо окремих портів для здійснення порівняльного аналізу вартості суднозаходу за чинними ставками і за ставками, нарахованими за новою методикою[295].

[295] Корпоратизація Адміністрації морських портів буде завершена, – Владислав Криклій / Міністерство інфраструктури України. URL: http://mtu.gov.ua/news/31798.html

Закінчення таблиці

Перелік завдань	Виконане/ні станом на III кв 2020 р.	Що конкретно зроблено
Удосконалення внутрішньопортової логістики, включаючи спрощення оформлення суден, скорочення форм контролю, що застосовуються до вантажів	Не повною мірою	Це стосується впровадження системи портового співтовариства у портах (Port Community Systems (PCS)), які згодом можна об'єднати у системі Єдиного вікна (ESPO), як це і заплановано в ЄС. Наразі в Україні, Міністерством інфраструктури та Галузевим центром цифровізації та кібербезпеки, виконуючи зобов'язання перед ЄС згідно з Угодою про Асоціацію, запроваджено Єдиний транспортний портал електронних послуг[296]. Серед доступних на порталі Е-сервісів, які сприяють ефективній роботі МП, такі: 1) електронний кабінет моряка[297], за допомогою якого є можливість переглянути власні наявні документи, подати онлайн-заявку на проходження Державної кваліфікаційної комісії (ДКК); 2) сервіс відкритих даних транспортної галузі[298], де містяться актуальні статистичні дані щодо реалізованих дозволів на міжнародні вантажні перевезення та їх залишки; 3) сервіс електронного документообігу інфраструктурної галузі DocsET[299] для підприємств. Система має сучасний інтуїтивний інтерфейс, працює в браузері та може використовуватися із смартфона через мобільний додаток[300]. Крім того, з 8 квітня 2020 р. 30% судновласників звільнені від обов'язкової реєстрації судна, а 100% власників маломірних суден – від обов'язкового проходження технічного огляду під час реєстрації[301].
Гармонізація національного законодавства щодо електронного документообігу та захисту інформації з європейськими вимогами	Ні	Імплементації директив ЄС №№ 2002/59 та 2010/65 так і не відбулося[302]

Джерело: складено автором.

[296] Єдиний транспортний портал електронних послуг. URL: https://e-transport.gov.ua

[297] Електронний кабінет моряка. URL: https://sea.e-transport.gov.ua

[298] Сервіс відкритих даних транспортної галузі. URL: https://bi.e-transport.gov.ua/

[299] Сервіс електронного документообігу інфраструктурної галузі DocsET. URL: https://docs.e-transport.gov.ua

[300] Електронний кабінет моряка та ще 4 нових сервіси стали доступними на транспортному порталі електронних послуг, – Владислав Криклій / Міністерство інфраструктури України. URL: http://mtu.gov.ua/news/31814.html

[301] Спрощено реєстрацію суден, – Владислав Криклій / Міністерство інфраструктури України. URL: https://mtu.gov.ua/news/31768.html

[302] Аналіз відповідності вимог Директив ЄС № 2002/59 та № 2010/65 у проєкті постанови Кабінету Міністрів України «Про внесення змін до деяких постанов Кабінету Міністрів України». *Проект "Єдине вікно – локальне рішення".* URL: http://www.singlewindow.org/upload/dodatok_2(4).pdf

Додаток Ж

Таблиця

Напрям 3. Розвиток електронного співтовариства, спрощення контрольних процедур, створення сприятливих умов для бізнесу

Перелік завдань	Виконане/ні станом на III кв 2020 р.	Що конкретно зроблено
3.1. Удосконалення системи логістичних зв'язків між портом і видами транспорту		
Інтеграція з внутрішнім водним транспортом та залізницею	Ні	Закон України «Про внутрішні водні шляхи» досі не ухвалено. Закон України «Про розвиток суднобудівної галузі в Україні» перебуває в стадії проєкту з 2018 р. Оновлення Закону України «Про залізничний транспорт» ще не відбулося. Закон України «Про мультимодальні перевезення» перебуває в стадії проєкту. Комплексний план розвитку логістики не розроблявся та не оприлюднювався навіть як проект.
Удосконалення правового врегулювання розвитку трансшипменту в Україні та спрощення правил перевезення вантажів територією України	Ні	Удосконалення правового регулювання згідно з Планом заходів до Наказу 542 щодо розвитку трансшипменту в Україні не відбулося.
3.2. Запровадження на національному рівні технології «Єдине вікно – локальне рішення»		
Упровадження інформаційних технологій шляхом впровадження ІСПС у всіх морських портах України	Так	ДП АМПУ, що віднесено до сфери управління Міністерства інфраструктури України, спільно з приватним підприємством ТОВ «ППЛ 33–35» упровадило інформаційну систему портового співтовариства (ІСПС), яка мала би виконувати функції «єдиного вікна» у МП, та з кінця 2015 р. використовується всіма МПУ. Проте експертами (зокрема з Асоціації міжнародних експедиторів України, Профспілки експедиторів Одеського регіону, Громадської ради при головному управлінні ДФС в Одеській області та ін.) у ході використання цієї системи виявлено значні проблеми як у правовій, так і організаційних площинах[303].

Джерело: складено автором.

[303] Прус Л.Р. Проблеми функціонування інформаційної системи портового співтовариства в морських портах України. *Наукові праці Кіровоградського національного технічного університету. Економічні науки.* 2017. Вип. 31. С. 85–94; Лист Голови Громадської ради при Головному управлінні ДФС в Одеській області прем'єр міністру України Володимиру Гройсману «Щодо запровадження механізму «єдиного вікна»», від 20 березня 2019 року, вих. № 96.

Додаток 3
Таблиця

Напрям 4. Підвищення рівня безпеки мореплавства, розвиток системи пошуку та рятування, охорони навколишнього природного середовища

Перелік завдань	Виконане/ні станом на III кв. 2020 р.	Що конкретно зроблено
4.1. Удосконалення роботи системи забезпечення безпеки мореплавства України як морської держави та її відповідності міжнародним стандартам та європейським актам:		
Формування нормативної бази для утворення в Україні Єдиного національного морського вікна відповідно до європейських актів	Ні	Міністерством інфраструктури розроблено проєкт постанови Кабміну про Морське єдине вікно (повідомлення станом на 10.10.2017). Проте наразі ця постанова так і не прийнята[304]. Окрім того, в рамках імплементації директив та регламентів ЄС немає вимоги щодо створення «Єдиного національного морського вікна», проте існує вимога про створення національного сегмента системи SafeSeaNe, про що йдеться у наступному завданні.
Створення національного сегмента системи SafeSeaNet і впровадження в морських портах національного «Морського Єдиного вікна» на базі наявної інформаційної системи портового співтовариства (ІСПС) та його подальша інтеграція в систему SafeSeaNet	Ні	Створення національного сегмента системи SafeSeaNet відповідає вимогам Директив Європейського Парламенту та Ради 2010/65/ЄС від 20.10.2010 та 2002/59/ЄС від 27.06.2002. Проте наразі ці вимоги і досі не виконані.
Імплементація документів Міжнародної морської організації (IMO) та європейських актів щодо безпеки судноплавства	Ні	Положення вимог щодо контролю державою прапора і контролю державою порту містяться у Директивах 2009/16/ЄС, 2009/21/ЄС, 2009/15/ЄС, 2005/65/ЄС та Регламентах (ЄС) 391/2009, 336/2006, 725/2004. З ціллю виконання цього завдання Україною проведено ряд дій: 1) проведено підготовку до аудиту IMO; 2) підписано Меморандум про співпрацю між Україною та Міжнародною морською організацією щодо участі у Системі аудиту держав – членів Міжнародної морської організації. Дата набрання чинності для України – 18.05.2018[305];
Виконання норм з безпеки на морському транспорті та імплементація в повному обсязі вимог щодо контролю державою прапора і контролю державою порту	Ні	

[304] АМПУ: Морське єдине вікно аналізуватиме дані про судна, які заходять в порти України. *Укрінформ*. URL: https://www.ukrinform.ua/rubric-economy/2321944-ampu-morske-edine-vikno-analizuvatime-dani-pro-sudna-aki-zahodat-v-porti-ukraini.html

[305] Меморандум про співпрацю між Україною та Міжнародною морською організацією щодо участі у Системі аудиту держав – членів Міжнародної морської організації від 18.05.2018 р. URL: https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/896_001-18#Text

Продовження таблиці

Перелік завдань	Виконане/ні станом на III кв. 2020 р.	Що конкретно зроблено
		3) Міністерством інфраструктури розроблено «Стратегічні напрями виконання міжнародних зобов'язань України у сфері безпеки торговельного мореплавства та охорони навколишнього природного середовища від забруднення та впровадження обов'язкових інструментів ІМО на період до 2022 року»; 4) з 9 по 18 червня 2018 р. проведено аудит України трьома залученими аудиторами від Польщі, Туреччини та Секретаріату ІМО. До сфери аудиту входили зобов'язання України щодо прапора, прибережної та портової держави, а також зобов'язання щодо застосування документів ІМО, учасником якої вона є. За результатами аудиту експертами ІМО надано заключний Звіт про результати цього аудиту, який містить ряд зауважень щодо імплементації документів ІМО та європейських актів щодо безпеки судноплавства; 5) Україні надано зауваження та встановлено конкретні терміни на коригуючі дії, крайньою з яких є 31 грудня 2020 р.[306]..
4.2. Забезпечення безпеки судноплавства щодо ризиків вантажних морських перевезень		
Імплементація норм Міжнародного кодексу морського перевезення небезпечних вантажів (IMDG Code) та Міжнародного кодексу перевезення навалочних вантажів (IMSBC Code)	Ні	Відповідні поправки щодо імплементації кодів IMO IMDG Code та IMSBC Code повинні бути внесені у необхідні нормативно-правові акти України, в першу чергу в Закон України «Про перевезення небезпечних вантажів», проте їх не було внесено ні туди, ні в інші нормативно-правові акти.
4.3. Захист довкілля від негативних наслідків функціонування морського транспорту		
Раціональне використання портової інфраструктури та оптимізація транспортування, перевалки і процесів зберігання вантажів	Ні	Зношування портової інфраструктури на сьогодні становить приблизно 70%. Проте посилення співпраці у сфері ДПП у МПУ в середньостроковій та довгостроковій перспективах сприятиме раціональному використанню портової інфраструктури та оптимізації транспортування, перевалки і зберіганню вантажів.

[306] Остаточний звіт за результатами проведеного аудиту Міжнародною морською організацією (ІМО) / Міністерство інфраструктури України. URL: https://mtu.gov.ua/news/30849.html; Система аудиту держави-члена ІМО. Аудит України з 9 по 18 червня 2018 року. Заключний звіт / «УкрРудПром». URL: https://ukrrudprom.ua/lib/IMO%20Audit%20Final%20Report%20-%20Ukraine-U.pdf

Закінчення таблиці

Перелік завдань	Виконане/ні станом на III кв. 2020 р.	Що конкретно зроблено
Скорочення викидів та приведення діяльності у відповідність із вимогами Конвенції МАРПОЛ і протоколів до неї та європейських актів	Ні	Положення щодо відповідності із вимогами Конвенції МАРПОЛ і протоколів до неї містяться у Директивах 2019/83/ЄС, 2009/15/ЄС та Регламенті (ЄС) 391/2009. З метою виконання цього завдання Україною проведено ряд дій: 1) проведено підготовку до аудиту ІМО; 2) підписано Меморандум про співпрацю між Україною та Міжнародною морською організацією щодо участі у Системі аудиту держав – членів Міжнародної морської організації. Дата набрання чинності для України – 18.05.2018[307]; 3) Міністерством інфраструктури розроблено «Стратегічні напрями виконання міжнародних зобов'язань України у сфері безпеки торговельного мореплавства та охорони навколишнього природного середовища від забруднення та впровадження обов'язкових інструментів ІМО на період до 2022 року»; 4) проведено аудит України з 9 по 18 червня 2018 р. трьома залученими аудиторами від Польщі, Туреччини та Секретаріату ІМО. До сфери аудиту входили зобов'язання України щодо прапора, прибережної та портової держави, а також зобов'язання щодо застосування документів ІМО, учасником якої вона є. За результатами аудиту експертами ІМО надано заключний Звіт про результати цього аудиту, який містить ряд зауважень щодо імплементації документів ІМО та європейських актів щодо безпеки судноплавства; 5) Україні надано зауваження та встановлено конкретні терміни на коригуючі дії, крайньою з яких є 31 грудня 2020 р.[308].
Створення у морських портах України уніфікованої системи управління екологічною безпекою європейського рівня	Ні	

Джерело: складено автором.

[307] Остаточний звіт за результатами проведеного аудиту Міжнародною морською організацією (ІМО) / Міністерство інфраструктури України. URL: https://mtu.gov.ua/news/30849.html

[308] Система аудиту держави-члена ІМО. Аудит України з 9 по 18 червня 2018 року. Заключний звіт / «УкрРудПром». URL: https://ukrrudprom.ua/lib/IMO%20Audit%20Final%20Report%20-%20Ukraine-U.pdf

Додаток К

Таблиця

Оцінка ефективності стратегічного управління розвитком МПУ за результатами реалізації ряду завдань у межах стратегічних напрямів згідно з наказом Мінінфраструктури №542

	№ пп	Завдання	Стан виконання поставлених завдань		
			Важко оцінити	Так	Ні
Напрям 1.	**1.1**	Послаблення регуляторного тиску;	+		
		– впровадження принципів недискримінації та спрощення ведення бізнесу.		+	
	1.2	Створення Морської адміністрації України;		+	
		– розвиток потенціалу галузі			+
	1.3	Формування та якісна реалізація державної морської політики.	+		
Напрям 2.	**2.1**	Визначення переліку об’єктів портової інфраструктури, що можуть бути передані інвестору;		+	
		– визначення умов та завдань щодо приватизації, концесій, державно-приватного партнерства, оренди чи будь-яких інших форм залучення інвестицій в порт.		+	
	2.2	Підтримання експлуатаційних глибин, створення глибоководного рейдового терміналу в районі Очакова та Усть-Дунайська для донавантаження на рейді;	+		
		Створення механізму компенсації інвестицій в об’єкти портової інфраструктури.			+
	2.3	Упровадження сучасної методики формування системи портових тарифів;			+
		− удосконалення внутрішньопортової логістики, включаючи спрощення оформлення суден, скорочення форм контролю, що застосовуються до вантажів;	+		
		− гармонізація національного законодавства щодо електронного документообігу та захисту інформації з європейськими вимогами.			+
Напрям 3.	**3.1**	Інтеграція з внутрішнім водним транспортом та залізницею;			+
		− вдосконалення правового врегулювання розвитку трансшипменту в Україні та спрощення правил перевезення вантажів територією України.			+
	3.2	Упровадження інформаційних технологій шляхом впровадження ІСПС у всіх морських портах України.	+		

Закінчення таблиці

	№ пп	Завдання	Стан виконання поставлених завдань		
			Важко оцінити	Так	Ні
Напрям 4.	**4.1**	Формування нормативної бази для утворення в Україні Єдиного національного морського вікна відповідно до європейських актів;			+
		− створення національного сегмента системи SafeSeaNet і впровадження в морських портах національного «Морського єдиного вікна» на базі наявної інформаційної системи портового співтовариства (ІСПС) та його подальша інтеграція в систему SafeSeaNet;			+
		− імплементація документів Міжнародної морської організації (IMO) та європейських актів щодо безпеки судноплавства;			+
		− виконання норм з безпеки на морському транспорті та імплементація в повному обсязі вимог щодо контролю державою прапора і контролю державою порту.			+
	4.2	Імплементація норм Міжнародного кодексу морського перевезення небезпечних вантажів (IMDG Code) та Міжнародного кодексу перевезення навалочних вантажів (IMSBC Code).			+
	4.3	Раціональне використання портової інфраструктури та оптимізація транспортування, перевалки і процесів зберігання вантажів;			+
		− скорочення викидів та приведення діяльності у відповідність із вимогами Конвенції МАРПОЛ і протоколів до неї та європейських актів;			+
		− створення у морських портах України уніфікованої системи управління екологічною безпекою європейського рівня			+
		Підсумки (не) виконання завдань	***5***	***4***	***14***
		Підсумок у % до загальної кількості завдань	***22***	***17***	***61***

Джерело. складено Н.О. Федяй.

Додаток Л

Система стратегічних документів управління розвитком МПУ за рівнями управління та періодами планування

	КОРОТКОСТРОКОВИЙ ПЕРІОД (на 1 рік)	СЕРЕДНЬОСТРОКОВИЙ ПЕРІОД (до 5 років)	ДОВГОСТРОКОВИЙ ПЕРІОД (15-20 років)	
Державний рівень	❖ *Програма діяльності Кабінету Міністрів України*	❖ *Стратегія сталого розвитку «Україна – 2020»* ❖ *Прогноз економічного і соціального розвитку України на 2019–2021*		***УГОДА ПРО АСОЦІАЦІЮ між Україною, з однієї сторони, та Європейським Союзом, Європейським співтовариством з атомної енергії і їхніми державами-членами, з іншої сторони***
	❖ *План заходів з виконання Програми діяльності Кабінету Міністрів України та Стратегії сталого розвитку «Україна – 2020» (є лише за 2015 р.)*	❖ *Середньостроковий план заходів з виконання завдань Стратегії сталого розвитку «Україна – 2020»*	❖ *Довгострокова стратегія просторового / сталого розвитку України до 2030 року* ❖ *Державні цільові програми спрямовані на розвиток транспортної галузі та МП зокрема*	
Галузевий рівень		❖ *Стратегічний план розвитку морського транспорту на період до 2020 року* ❖ *Галузева програма забезпечення безпеки судноплавства 2014–2018 роки*	❖ *Національна транспортна стратегія України на період до 2030 року* ❖ *Стратегія розвитку МПУ 2038*	
	❖ *План реалізації Стратегії розвитку МПУ 2038 на наступний рік* ❖ *Прогноз вантажопотоків у МПУ на наступний рік*	❖ *План заходів на 2018–2020 (2019–2021) роки з реалізації Національної транспортної стратегії України на період до 2030 р.* ❖ *Прогноз розвитку галузі на середньостроковий період* ❖ *Прогноз вантажопотоків у МПУ (на 5 років)* ❖ *Галузева програма забезпечення безпеки судноплавства 2020–2024 роки*		
Регіональний рівень	❖ *План реалізації Стратегії соціально-економічного, сталого або просторового розвитку приморських регіонів України* ❖ *Прогноз соціально-економічних показників, в тому числі і тих, що характеризують транспортну галузь на наступний рік*	❖ *Середньостроковий план реалізації Стратегії соціально-економічного, сталого або просторового розвитку приморських регіонів України* ❖ *Прогноз соціально-економічних показників, в тому числі і тих, що характеризують транспортну галузь (на 5 років)*	❖ *Стратегії соціально-економічного, сталого або просторового розвитку приморських регіонів України*	
Порт	❖ *План розвитку МП*			
	❖ *План реалізації Стратегій розвитку конкретного МП 2038* ❖ *Прогноз вантажопотоків у конкретному МП на наступний рік*	❖ *Середньостроковий план реалізації Стратегії розвитку конкретного МП 2038* ❖ *Прогноз вантажопотоків у конкретному МП (на 5 років)*	❖ *Стратегія розвитку МП 2038*	

Чинні нормативно-правові акти

Нормативно-правові акти, які необхідно розробити та прийняти

Додаток М

Таблиця

Динаміка ВВП у номінальних цінах, обсягів світової морської торгівлі, обсягів перевезених вантажів усіма видами транспорту (крім трубопровідного) і обсягів перевалки вантажів у морських портах України за період 2010–2019 рр.

Показник	Значення	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020
Валовий внутрішній продукт, *млрд грн* (у постійних цінах 2010 року)	***ВВП***	1079,3	1138,3	1141,1	1140,8	1066,0	961,8	985,3	1009,6	1044,0	1077,4	-*
Індекс до 2010 р., %	$I^{10}_{ВВП}$	100,0	105,5	105,7	105,7	98,8	89,1	91,3	93,5	96,7	99,8	-
Темп приросту, зниження (-) до попереднього року, %	$T_{ВВП}$		105,5	100,2	100,0	93,4	90,2	102,4	102,5	103,4	103,2	-
Обсяги морських вантажних перевезень в світі, *млрд т*	***М***	8378,0	8796,7	9189,5	9501,3	9837,5	10017,9	10276,6	10702,3	11002,2	11376,2	-*
Індекс до 2010 р., %	$I^{10}_{м}$	100,0	105,0	109,7	113,4	117,4	119,6	122,7	127,7	131,3	135,8	-
Темп приросту, зниження (-) до попереднього року, %	$T_{м}$		105,0	104,5	103,4	103,5	101,8	102,6	104,1	102,8	103,4	-
Обсяг перевезених вантажів усіма видами транспорту України (без трубопровідного), *млн т*	***Р***	1612,3	1731,7	1725,0	1710,7	1523,6	1377,1	1435,8	1467,2	1533,6	1466,2	-*
Індекс до 2010 р., %	$I^{10}_{Р}$	100,0	107,4	107,0	106,1	94,5	85,4	89,1	91,0	95,1	90,9	-
Темп приросту, зниження (-) до попереднього року, %	$T_{Р}$		107,4	99,6	99,2	89,1	90,4	104,3	102,2	104,5	95,6	-
Обсяг перевалки вантажів у морських портах України, *млн т*	**R**	**148,2**	**155,0**	**151,0**	**148,2**	**144,9**	**144,6**	**131,7**	**132,6**	**135,2**	**160,0**	**158,9****
Індекс до 2010 р., %	I^{10}_{R}	**100,0**	**104,6**	**101,9**	**100,0**	**97,8**	**97,6**	**88,9**	**89,5**	**91,2**	**108,0**	**107,2**
Темп приросту, зниження (-) до попереднього року, %	T_{R}		**104,6**	**97,4**	**98,2**	**97,8**	**99,8**	**91,1**	**100,7**	**102,0**	**118,3**	**99,3**

* Офіційні дані відсутні на момент написання звіту.

** Офіційний сайт Міністерства інфраструктури України. URL: https://mtu.gov.ua/news/32525.html

Джерело: розраховано автором на основі статистичних даних Державної служби статистики України, АМПУ та статистичної бази ООН.

Додаток Н

Таблиця

SWOT-аналіз морських портів України

Сильні сторони	Слабкі сторони
1	2
1. Вигідне географічне розташування: розгалужена система МП та наявність трьох суднохідних річок. 2. Два коридори TEN-T закінчуються на кордоні з Україною. 3. Підтримка з боку ЄС, зокрема інвестиції через проєкт Східного партнерства 4. Ухвалення закону «Про концесію», що сприяє залученню інвестицій. 5. Постійне проведення днопоглиблювальних робіт, внаслідок чого збільшення глибини стоянки біля причалів МП Південний до 20 м – це максимальний показник для МП Азово-Чорноморського басейну. 6. Утримання лідируючих позицій у перевалці контейнерів, в першу чергу за рахунок навантажених контейнерів. У 2019 р. Україною встановлено історичний максимум з перевалки контейнерів – обсяги перевищили 1 млн TEU. 7. Покращення індексу конкурентоспроможності у секторі «Якість портової інфраструктури» у 2015–2016 рр. – 108-ме місце, тоді як у 2018–2019 рр. – 78-ме місце. 8. Зростання обсягів перевалки експортних вантажів з 64% у 2012 р. до 76% у 2019 р. 9. Загальне нарощення обсягів перевалки вантажів у 2019 р. після тривалої стагнації, обсяги перевалки вантажів у МП України скорочувалися протягом 2012–2017 рр. 10. Наявність кваліфікованих кадрів з багаторічним досвідом роботи у сфері портового господарства 11. Проєкт по відновленню міжнародного водного шляху Е-40, який розпочато в рамках виконання цілі «Включення внутрішніх водних шляхів України в TEN-T» Двосторонньої програми дій Ініціативи «Східне партнерство».	1. Досить часто змінюється політика. Міністри не обіймають посаду більше 2,5 року, внаслідок чого відбувається постійна зміна політики щодо розвитку МП зокрема та транспортної системи загалом. 2. Невиконання зобов’язань з імплементації положень Директив та Регламентів ЄС, кодексів IMO та вимог стосовно змін у нормативно-правових актах з боку проєкту «Східне партнерство». 3. Суттєве скорочення обсягів транзитних вантажів, що обробляються у портах України, з 35,3 млн т у 2012 р. до 11 млн т у 2019 р., тобто скорочення за вісім років відбулося в три рази. 4. Зменшення кількості МП з 18 до 13 портів у зв’язку з анексією Криму. 5. Воєнні дії на сході країни шкодять роботі МП Маріуполь та Бердянськ. 6. Зменшення вантажопідйомності торговельного флоту України на 94% у 2019 р. порівняно з 1995 р. (вантажопідйомність у 2019 р. – 350 тис. DWT, у 1995 р. – 6189 тис. DWT). 7. Зношування основних засобів портової інфраструктури України на 70%. 8. Не прийнято оновлену методику щодо розрахунку портових тарифів та зборів. 9. Малі глибини біля причалів більшості МП для прийому великих суден. 10. Закон України «Про внутрішні водні шляхи» не ухвалено. 11. Обмежене кліматичними особливостями судноплавство на р. Дніпро у зимовий час. 12. Укладені договори з приватними партнерами не дають змоги здійснювати масштабні інвестиції. 13. Низька пропускна спроможність портової інфраструктури. 14. Обмеження на вхід суден під іноземним прапором до внутрішніх водних шляхів.

Закінчення таблиці

Можливості	Загрози
1. Стабілізація ситуації на міжнародних товарних ринках, пожвавлення світової торгівлі та зростання цін на основні експортні товари України. 2. Зростання обсягів перевалки вантажів та контейнерів у МПУ, в тому числі за рахунок перевалки транзитних вантажів. 3. Удосконалення державного регулювання транспортної галузі за рахунок приведення у відповідність до вимог ЄС та ІМО вітчизняного законодавства. 4. Ухвалення Закону «Про внутрішній водний транспорт», що допоможе активніше розвивати річкові перевезення. 5. Упровадження нової методики розрахунку портових зборів та перспектива зменшення їх розмірів. 6. Розвиток механізмів ДПП, в першу чергу концесії. 7. Розширення на схід TEN-T, завдяки чому залучення інвестицій у розвиток портової інфраструктури з ЄС. 8. Розвиток цифрових технологій та інноваційних підходів до управління інфраструктурою МП. 9. Посилення заходів із забезпечення безпеки людей та довкілля у МПУ, систематична співпраця з міжнародними партнерами та здобуття нового досвіду у цій сфері. Зменшення кількості випадків техногенних катастроф в акваторії Чорного та Азовського морів та зниження рівня забруднення атмосферного повітря та води	1. Послаблення загального імпульсу світової торгівлі. 2. Посилення внутрішньої міжмодальної конкуренції та зовнішньої конкуренції з МП Азово-Чорноморського басейну. 3. Політична нестабільність у країні та її вплив на розвиток галузі. 4. Санкції з боку ЄС та ІМУ через низьку активність щодо імплементації положень в галузі безпеки для людини та довкілля та технічних вимог до МП. 5. Недосконалість нормативно-правової бази матиме негативний вплив на людину та довкілля, якість міжнародних та внутрішніх перевезень, якість послуг, що надаються у МП та на обсяги зовнішніх інвестицій. 6. Примусова інтеграція в секторі портового господарства України. 7. Монополізація ринку окремими портовими операторами. 8. Державне регулювання ставок портових зборів та тарифів на доступ оператора до причалу. 9. Тенденція до зменшення вантажопотоків у портах. 10. Дискримінація окремих перевізників або вантажовласників. 11. Конфлікти з існуючими партнерами, що мають договори оренди, спільної діяльності. 12. Відставання розвитку суміжної інфраструктури. 13. Невиконання державою своїх зобов’язань щодо днопоглиблення. 14. Технологічні та екологічні аварії через незадовільний технічний стан об’єктів інфраструктури

Джерело: складено автором.

Додаток П
Таблиця

Основні законодавчі акти ЄС стосовно електроенергетичної інфраструктури

№	Документ ЄС	Статус
1	Директива Європейського Парламенту і Ради 2009/72/ЄС від 13 липня 2009 року щодо спільних правил для внутрішнього ринку електроенергії та про скасування Директиви 2003/54/ЄС	Імплементація положень здійснюється в рамках Закону України «Про ринок електричної енергії»
2	Регламент Європейського Парламенту і Ради (ЄС) No714/2009 від 13 липня 2009 року про умови доступу до мережі для транскордонних перетоків електроенергії та про скасування Регламенту (ЄС) No1228/2003	Імплементація положень здійснюється в рамках Закону України «Про ринок електричної енергії»
3	Директива Європейського Парламенту і Ради 2005/89/ЄС від 18 січня 2006 року щодо заходів забезпечення надійності постачання електроенергії та інвестування в інфраструктуру	Імплементація положень здійснюється в рамках Закону України «Про ринок електричної енергії»
4	Регламент Комісії (ЄС) No 838/2010 від 23 вересня 2010 року про настанови, що стосуються механізму компенсації операторам систем транскордонних передач електроенергії та спільного нормативного підходу до плати за передачу електроенергії	23 травня 2017 року Україна фіналізувала Угоду про приєднання ОЕС України до ENTSO-E, яка була підписана в червні 2017 року та набула чинності 7 липня 2018 року. Однак строк приєднання України до механізму ОЕС не був визначений
5	Регламент Комісії (ЄС) № 543/2013 від 14 червня 2013 року про надання та оприлюднення даних на ринках електроенергії та про внесення змін і доповнень до Додатка I до Регламенту Європейського Парламенту і Ради (ЄС) No714/200	Імплементація положень забезпечена Постановою НКРЕКП No459 «Про затвердження Порядку збору та передачі даних щодо функціонування ринку електричної енергії для оприлюднення на платформі прозорості ENTSO-E», яка набула чинності 10.10.2018 року.
6	Регламент (ЄС) №714/2009 від 13 липня 2009 року про умови доступу до мережі транскордонного обміну електроенергією	Імплементація положень забезпечена Постановою НКРЕКП "Про затвердження Кодексу системи передачі"
7	Регламент (ЄС) № 2016/631 від 14 квітня 2016 року, що встановлює мережевий кодекс про вимоги до приєднання генераторів до мережі	Імплементація положень забезпечена Постановою НКРЕКП "Про затвердження Кодексу системи передачі"
8	Регламент Комісії (ЄС) No 2016/1388 від 17 серпня 2016 року, що встановлює мережевий кодекс із приєднання електроустановок до мереж	Імплементація положень забезпечена Постановою НКРЕКП "Про затвердження Кодексу системи передачі"
9	Регламент Комісії (ЄС) No 2016/1447 від 26 серпня 2016 року, що встановлює мережевий кодекс про вимоги до приєднання до мережі систем постійного струму високої напруги і приєднаних на постійному струмі модулів енергоцентру	Імплементація положень забезпечена Постановою НКРЕКП "Про затвердження Кодексу системи передачі"
10	Регламент (ЄС) No 2017/1485 від 2 серпня 2017 року, що встановлює керівництво з експлуатації системи передачі.	Імплементація положень забезпечена Постановою НКРЕКП "Про затвердження Кодексу системи передачі"
11	Регламент (ЄС) No 2016/1952 від 26 жовтня 2016 року про європейську статистику цін на природний газ та електроенергію та про скасування Директиви 2008/92/ЄС	Імплементація положень забезпечена Постановою КМУ від 27 лютого 2019 р. № 222 «Про затвердження Програми розвитку державної статистики до 2023 року»

Джерело: Рішення Ради Асоціації між Україною та ЄС про внесення змін і доповнень до Додатка XXVII до Угоди про асоціацію між Україною та ЄС. URL: https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/984_001-19#Text; дані НКРЕКП. URL: https://www.nerc.gov.ua/?id=30089; «Про затвердження Програми розвитку державної статистики до 2023 року». URL: https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/222-2019-%D0%BF#Text

Додаток Р

Таблиця

Оцінка прогресу у виконанні зобов'язань в секторі електроенергетики за Угодою про асоціацію України з ЄС

Зобов'язання	Нормативні документи	Загальний зміст зобов'язання	Стан виконання зобов'язання
Підсектор «Електроенергія»			
Зобов'язання 136 Забезпечення впровадження нової моделі функціонування ринку електроенергії	• Директива 2009/72/ЄС від 13 липня 2009 року • Регламент (ЄС) 714/2009 від 13 липня 2009 року	Передбачає проведення реформи ринку електроенергії, в т.ч. • створення і забезпечення надійної і прозорої роботи інфраструктури нового ринку та її елементів, • відокремлення монопольних видів діяльності (передача, розподіл) від конкурентних видів діяльності (виробництво, постачання та трейдерської діяльності) • забезпечення прозорої цінової і тарифної політики в електроенергетиці	Наближення законодавства є повним. Практичне вповадження є розвиненим
Зобов'язання 137 Синхронізація і приєднання об'єднаної енергосистеми України до енергетичної системи континентальної Європи ENTSO-E	Регламент (ЄС) 714/2009 від 13 липня 2009 року	Передбачає виконання плану заходів щодо синхронізації ОЕС України з ENTSO-E; впровадження механізму розподілу розподілення пропускної спроможності міждержавних електромереж у вигляді аукціонів	Наближення законодавства є розвиненим. Практичне впровадження є початковим
Зобов'язання 138 Забезпечення безпеки постачання електричної енергії	Директива 2005/89/ЄС від 18 січня 2006 року	Передбачає визначення вимог до мінімального резерву виробничих потужностей, які диспетчеризуються операторами передачі електроенергії, розроблення та затвердження правил безпеки постачання електроенергії, а також регулярне звітування з моніторингу безпеки постачання до Секретаріату Енергетичного Співтовариства	Наближення законодавства є повним. Практичне впровадження є початковим
Зобов'язання 139 Впровадження механізму компенсації операторам систем транскордонних передач електроенергії та спільного нормативного підходу до плати за передачу електроенергії	Регламент Комісії (ЄС) 838/2010 від 23 вересня 2010 року	Передбачає приєднання до європейського спільного механізму компенсації витрат, що виникають при транскордонній передачі електроенергії, т зв. ITC механізму для подолання недостатності транскордонної пропускної спроможності систем передачі та несумісності застосовуваних методів режимного управління перевантаженнями на них, для чого необхідне створення нової інфраструктури.	Наближення законодавства є початковим. Практичне впровадження не розпочиналося

Закінчення таблиці

Зобов'язання 140 Створення системи централізованого збирання та публікації даних, які що стосуються генерації, транспортування та споживання електроенергії	Регламент Комісії (ЄС) 543/2013 від 14 червня 2013 року	Передбачає створення в Україні централізованої платформи збирання та публікації даних, стосовно генерації, транспортування та споживання електроенергії, та оприлюднення інформації на європейській платформі ENTSO-E Transparency Platform	Наближення законодавства є повним. Практичне впровадження є початковим
Група зобов'язань 141 Прийняття і запровадження мережевого кодексу, що містить вимоги до приєднання електроустановок до електропередавальних мереж, генеруючих одиниць до мережі, систем постійного струму високої напруги і приєднаних на постійному струмі модулів енергоцентру	• Регламент Комісії (ЄС) 2016/1388 від 17 серпня 2016 року • Регламент Комісії (ЄС) 2016/631 від 14 квітня 2016 року • Регламент Комісії (ЄС) 2016/1447 від 26 серпня 2016 року	Передбачає затвердження мережевого кодексу або мережевих кодексів, які регулюють підключення різних типів електрогенеруючих установок до електропередавальних мереж	Наближення законодавства є повним
Підсектор «Енергетична інфраструктура»			
Зобов'язання 161 Створення умов для реалізації проектів інтересу Енергетичного Співтовариства (PECI) та проектів взаємного інтересу ЄС (PMI)	Регламент (ЄС) 347/2013 від 17 квітня 2013 року	Встановлює керівні принципи транс'європейської енергетичної інфраструктури.	Наближення законодавства розпочалося. Практичне впровадження не розпочиналося
Зобов'язання Приведення термінології у сфері транс'європейської енергетичної інфраструктури у відповідність з вимогами ЄС	стаття 337, додаток XXVII Угоди, Регламент ЄС N 347/2013, Термін виконання – 31.12.2020	Встановлює поняття та терміни у сфері транс'європейської енергетичної інфраструктури відповідно до права ЄС	Наближення законодавства не розпочиналось

Джерело: складено з використанням: Україна та Угода про асоціацію. Моніторинг виконання 2014–2019 (http://ucep.org.ua/wp-content/uploads/2021/01/zvit_5_2020_web_FINAL_2.pdf) та даних Пульс Угоди. Моніторинг реалізації плану заходів з виконання Угоди (https://pulse.eu-ua.org/ua/streams/energy-sector-and-energy-security).

Наукове видання

Никифорук Олена Ігорівна
Чукаєва Ірина Костянтинівна
Ляшенко Ольга Федорівна
Кудрицька Наталя Василівна
Піріашвілі Олександр Борисович
Стасюк Ольга Миколаївна
Чмирьова Лариса Юріївна
Федяй Наталя Олександрівна
Плюта Ірина Юхимівна

РОЗВИТОК КОНКУРЕНЦІЇ В СЕКТОРАХ ТРАНСПОРТНОЇ ТА ЕНЕРГЕТИЧНОЇ ІНФРАСТРУКТУРИ УКРАЇНИ

Колективна монографія

За загальною редакцією
доктора економічних наук О.І. Никифорук

Редактори *І.І. Бажал, А.К. Кокошко*
Оригінал-макет *С.В.Чимбай*

Підписано у світ 30.11.2023 р.
Об’єм даних 5,1 Мб

ДУ «Інститут економіки та прогнозування НАН України»
вул. Панаса Мирного, 26, м. Київ, 01011
тел. (044) 254-20-36, факс (044) 280-88-69
E-mail: eip@ief.org.ua