

УДК 656.2:338.1

СТАСЮК О.М.^{1*}

1* к.е.н, старший науковий співробітник відділу розвитку виробничої інфраструктури, ДУ «Інститут економіки та прогнозування НАН України», e-mail: stasyuk_o_m@ukr.net, ORCID ID: 0000-0002-4701-5598

РОЗВИТОК РИНКУ ОПЕРАТОРІВ ВАНТАЖНИХ ВАГОНІВ УКРАЇНИ

Дана стаття підготовлена в рамках виконання відомчої науково-дослідної роботи «Розвиток конкуренції в секторах транспортної та енергетичної інфраструктури України», державний реєстраційний номер 0119U001811.

Мета. Виконати дослідження ринку операторів вантажних вагонів України, окреслити основні проблеми та розробити практичні рекомендації щодо розвитку конкуренції та створення повноцінного ринку операторів вантажних вагонів. **Методика.** Дослідження базується на використанні методу порівняльного аналізу, узагальнення, графічного, структурно-логічного та економіко-статистичного методів. **Результати.** Досліджено ринок операторів вантажних вагонів України з позицій: 1) попиту та пропозиції (дефіциту – профіциту); 2) власності; 3) конкуренції та 4) продуктивності (використання рухомого складу) та окреслено основні проблеми, які перешкоджають розвитку ринку. **Наукова новизна.** Полягає в розробці практичних рекомендацій щодо розвитку ринку операторів вантажних вагонів в Україні. **Практична значимість.** Надано практичні рекомендації, впровадження яких позитивно вплине на розвиток ринку операторів вантажних вагонів України, створить нормативно-правове підґрунтя для здійснення операторами діяльності на ринку, сприятиме вирішенню окресленого кола проблемних питань, забезпечить розвиток конкуренції та покращить показники використання залізничного рухомого складу, підвищить якість надання послуг вантажних вагонів у користування та дозволить зберегти частку акціонерного товариства «Укрзалізниця» на ринку операторів вантажних вагонів України.

Ключові слова: ринок; конкуренція; власність; продуктивність; оператор рухомого складу; оператор вантажних вагонів; парк вантажних вагонів

Постановка проблеми

Діяльність операторів вантажних вагонів України на ринку спрямована на задоволення потреб економіки в здійсненні перевезень як внутрішніх, так і експортно-імпортних та транзитних вантажів.

Поштовхом до появи приватного парку вагонів й виникнення операторських компаній та збільшення парку приватних вантажних вагонів наприкінці 90-х років стали: 1) дефіцит вантажних вагонів на фоні зростання обсягів вантажних перевезень та неможливість Укрзалізниці оновлювати парк новими вагонами через нестачу фінансування та значні збитки від пасажирських перевезень. Вантажовідправники часто були змушені очікувати на вагони, а перед відправкою вантажу здійснювати їх поточний ремонт; 2) усвідомлення великими фінансово-промисловими групами загрози розвитку їх

бізнесу через недостатнє транспортне забезпечення перевезень продукції; 3) створення спільних підприємств і подальша їх приватизація, придбання вагонів або оренда вагонів у дочірніх вагонних компаній УЗ, яким було передано на баланс більшість вантажних вагонів із зміною їх статусу з «інвентарного» на «власний», що дозволило здавати їх в оренду.

Проте всі трансформації, які відбулися за весь період не сформували повноцінний конкурентний ринок операторів вантажних вагонів, так як відбувалися хаотично без відповідної інституційного підґрунтя.

Виходячи з того, що ключовими факторами розвитку вітчизняного ринку операторів вантажних вагонів є обсяги виробництва і торгівлі, які визначають потенціал його зростання, то в сучасних умовах спаду виробництва, зниження обсягів вантажних перевезень, чисельного

зростання парку старих вантажних вагонів, важливим, на наш погляд, є вжиття ряду заходів, які необхідні для розвитку ринку.

Актуальність цих питань, недостатнє їх опрацювання й висвітлення визначили мету даної статті, яка полягає в проведенні дослідження ринку операторів вантажних вагонів, окресленні основних проблем та розробці практичних рекомендацій щодо розвитку конкуренції та створення повноцінного ринку операторів вантажних вагонів України.

Аналіз останніх досліджень і публікацій

Дослідженню різних аспектів розвитку ринку операторів вантажних вагонів України присвячено багато праць вітчизняних дослідників, серед яких: Бараш Ю.С. [2], [16], Гненний О.М. [6], Кириленко О.М. [10], Козаченко Д.М. [11], Марценюк Л.В. [2], [14], [16], Пшінько О.М. [16], Чернова Н.С. [6] та ін.

Виклад основного матеріалу

Нормативно-правова база регулювання діяльності операторів вантажних вагонів в Україні.

Однією з найбільших проблем ринку, на нашу думку, є відсутність необхідної нормативно-правової бази, яка б регулювала діяльність операторів вантажних вагонів. Саме тому ринок операторів вантажних вагонів України можна віднести до ринків, які перебувають на стадії становлення та розвитку.

Насамперед, це відсутність поки що нового Закону України «Про залізничний транспорт», прийняття якого є надзвичайно важливим і актуальним, так як може дати новий поштовх процесу реформування залізничної галузі, модель функціонування якої поки що далека від ринкової, а також створити необхідне інституційне підґрунтя для розвитку ринку операторів вантажних вагонів України.

В діючому Законі України «Про залізничний транспорт», відсутнє визначення «оператор рухомого залізничного складу» чи «оператор вантажних вагонів». Але при цьому зауважимо, що в шостому варіанті нового

законопроекту «Про залізничний транспорт України» № 1196-1 (до того було ще п'ять законопроектів – № 3650, № 4593; № 7316, № 9512 та № 1196-1, які були відхилені) таке визначення міститься в Ст. 1 Визначення термінів, проте цей законопроект поки не прийнятий.

Наразі організація курсування власних вантажних вагонів на коліях загального користування та надання послуг, пов'язаних із цими перевезеннями, регулюються Правилами перевезення вантажів, затвердженими наказом № 644 Міністерства транспорту України від 21.11.2000 р., Правилами експлуатації власних вантажних вагонів, затвердженими наказом № 17 Міністерства інфраструктури України від 29.01.2015 р. та Збірником тарифів на перевезення вантажів залізничним транспортом у межах України та пов'язані з ними послуги, затвердженим наказом № 317 Міністерства транспорту та зв'язку України від 26.03.2009 р. Відповідно до вимог Правил експлуатації власних вантажних вагонів, курсування власних вантажних вагонів на коліях загального користування здійснюється на підставі договору між власником (орендарем, оператором) та залізницею (п. 3.1), а оператором є самостійний суб'єкт господарювання, який на підставі договорів із залізницею і вантажовідправниками бере участь у процесі перевезення вантажів із використанням власного рухомого складу або орендованого в іншого власника, або яким він володіє на підставі сумісної діяльності, договору управління майном тощо (п. 1.2).

Характеристика ринку операторів вантажних вагонів. На ринку операторів вантажних вагонів України сьогодні представлено вагони власності АТ «Укрзалізниця» та інших приватних операторів рухомого залізничного складу, яким вони володіють на праві власності або іншій правовій підставі.

Так, за даними АТ «Укрзалізниця», сьогодні на ринку, окрім АТ «Укрзалізниця», нараховується більше 600 приватних операторів рухомого залізничного складу, з яких майже 80 володіють парком вантажних вагонів, що нараховує більш ніж 200 одиниць (рис. 1).

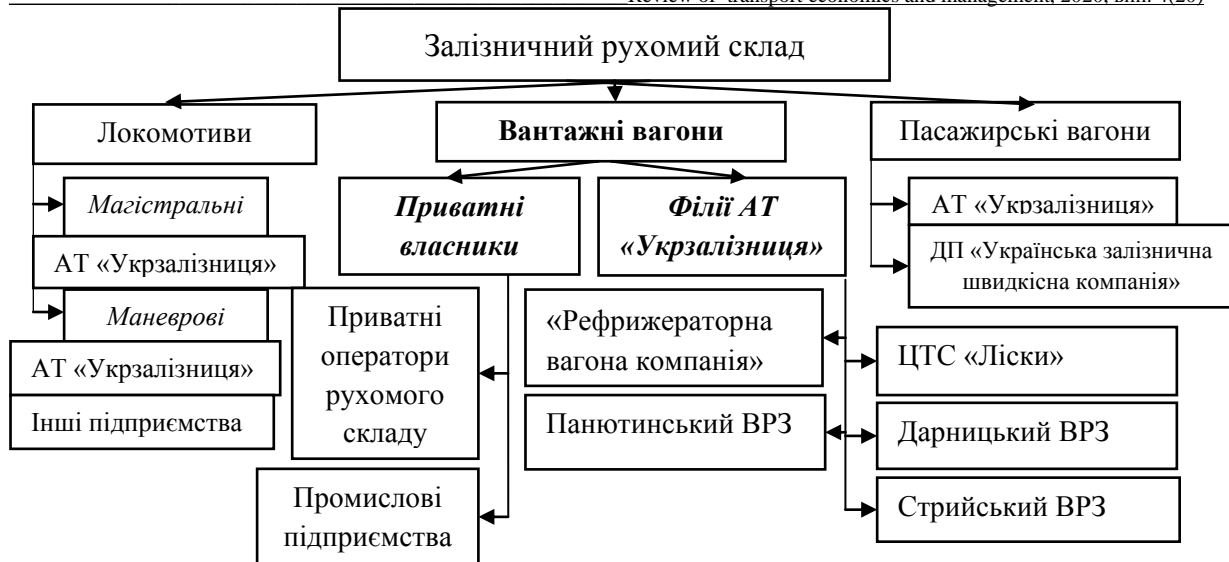


Рис. 1. Власники залізничного рухомого складу

Джерело: сформовано автором

До найбільших приватних операторів та основних конкурентів АТ «Укрзалізниця» на ринку вантажних вагонів України, а також на ринку маршрутних перевезень високовартісних вантажів у 2017-2018 рр. належали: ТОВ «Лемтранс» – 21 308 вагонів, ТОВ «Металургтранс» – 3 606 вагонів, ТОВ «Євратранс Україна» – 3 213 вагони, ТОВ

«Рейллоджістікс» – 2 939 вагони та ПрАТ «Укренерготранс» – 2 876 вагони та ін [7].

Парк вантажних вагонів власності АТ «Укрзалізниця» та приватних операторів рухомого складу складається з універсальних (критих, платформ, піввагонів) і спеціалізованих вагонів (табл. 1) й характеризується певним дисбалансом за видами вантажних вагонів.

Таблиця 1

Основні види вагонів та групи вантажів, що можуть перевозитися

Джерело: складено автором

Вид вагону	Вантажі, що можуть перевозитися
УНІВЕРСАЛЬНІ	
критий вагон	криті вагони бувають універсальні (для перевезення штучних, тарно-штучних, пакетованих і насипних вантажів) і спеціальні (для перевезення худоби, автомобілів, вантажів в рулонах)
напіввагон	перевезення насипних вантажів – руди, вугілля, флюси, лісоматеріали, прокат та ін.
платформа	використовуються для перевезення автомобілів, техніки, обладнання, контейнерів, лісоматеріалів, довгомірних і негабаритних вантажів, а також сипких вантажів, що не вимагають захисту від атмосферних опадів та ін.
СПЕЦІАЛЬНІ	
цистерна	перевезення наливних вантажів: харчових продуктів (води, молока), зріджених газів (пропан-бутан, кисень), хімічно-активних й агресивних рідких речовин (кислоти, луги та ін. складні речовини), отрутохімікатів, нафти і продуктів її переробки, також для перевезення борошна і цементу.
хопер	для перевезення масових сипучих вантажів: добрива, зернових, руди, вугілля, цементу.
транспортер	трансформатори, генератори, колони, преси, турбіни, ротори, станції та ін.
ізотермічний вагон	транспортування швидкопсувних продуктів.
рефрижераторний вагон	перевезення швидкопсувних вантажів, тривале зберігання яких можливо тільки при знижених температурах (часто при нижче 0°C).
думпкар	перевозять переважно руду, будівельні сипкі матеріали (територією великих підприємств)

В універсальних вагонах можуть перевозитися практично всі вантажі, в спеціалізованих – лише ті, для яких вони призначені. До спеціалізованих вагонів належать цистерни, ізотермічні, зерновози, цементовози, думпкари, хопери для перевезення цементу, мінеральних добрив, зерна, спеціальні цистерни для перевезення цементу, борошна, каустичної соди, спирту, зріджених газів, в'язких речовин, двоярусні платформи для легкових автомобілів, транспортери для великовагових вантажів та ін.

Одним з важливих параметрів вантажного вагона є його вантажопідйомність, під якою розуміють максимально допустиму конструкцією навантаженість вагона. До інших важливих параметрів, що характеризують вантажний залізничний вагон відносять: масу вагону (тара), осьове навантаження, навантаження на 1 м шляху (погонне навантаження), базу вагона, довжину, висоту тощо. Загальним для всіх вантажних вагонів є кодування осності, так як залізничні вагони випускаються 4, 6, 8, 12, 16 і 20-осні. Зазначимо, що конструкція вагонів вантажного парку впливає на збереження вантажів, швидкість виконання вантажних операцій, ефективність перевезень, безпеку руху поїздів, збереження вантажів, максимальне використання вантажопідйомності та місткості тощо.

Основними споживачами парку вантажних вагонів є вантажовласники (вантажовідправники, вантажоодержувачі) та оператори залізничного рухомого складу.

Вантажні вагони АТ «Укрзалізниця» користуються більшим попитом на ринку через нижчу вартість, а до 2018 року зовсім неринкову ціну, що негативно вплинуло на оновлення парку вантажних вагонів новими зразками. Основними споживачами вантажних вагонів АТ «Укрзалізниця» за видами (для прикладу) є: 1) зерновози – ТОВ СП «НІБУЛОН», ТОВ «ТРАНС-ГРУП», ПП «АТЛАНТА-АГРО» та ін.; 2) криті вагони – ДП «Артемсіль», ТОВ «Промдрімлайт», ТОВ «Кнауф Гіпс Донбас» та ін.; 3) цементовози – ПрАТ «Івано-Франківськ цемент», ПрАТ «СВРОЦЕМЕНТ-Україна», ПрАТ «Дікергофф Цемент Україна» та ін.; 4) цистерни – ТОВ «ТОРГОВИЙ ДІМ-УКРТАНАФТА», ТОВ «ЯСУНЬ ТРАНС 27», ПАТ «Укргазвидобування», Філія УПГГК та ін.; 5) окатишевози – ПРАТ «ПІВНГЗК» ПРАТ «ПІВНГЗК», ПРАТ «НОВОТРОЇЦЬКЕ РУ», ПАТ «ПІВД ГЗК» та ін.; 6) фітингові платформи – ПАТ «НІКОПОЛЬСЬКИЙ ЗАВОД ФЕРОСПЛАВІВ», Філія ЦТС «Ліски» АТ «Українська залізниця», ПАТ «ЗАПОРІЗЬКИЙ ЗАВОД ФЕРОСПЛАВІВ» та ін.; 7) платформи – ПАТ «АРСЕЛОРМІТТАЛ КРИВИЙ РІГ», ТОВ «ККНК «Технобуд», ТОВ «Технологічна група» та ін.

Стан парку вантажних вагонів України. На кінець 2018 року, за даними АТ «Укрзалізниця», загальний парк вантажних вагонів склав 181 тис. од., а робочий – 132,5 тис. од., з яких робочий парк АТ «Укрзалізниця» 68,5 тис. од., а робочий парк інших приватних операторів рухомого залізничного складу – 64 тис. од. (табл. 2).

Таблиця 2

Парк вантажних вагонів України у 2018 р.

Джерело: складено автором на основі даних АТ «Укрзалізниця».

Вид вагона	АТ «Укрзалізниця»		Оператори		Всього	
	заг. парк, од. / %	роб. парк, од. / %	заг. парк, од. / %	роб. парк, од. / %	заг. парк, од. / %	роб. парк, од. / %
напіввагони	49690 / 52	33460 / 43	46270 / 48	43770 / 57	95960 / 100	77230 / 100
криті вагони	5790 / 86	3190 / 78	900 / 14	880 / 22	6690 / 100	4070 / 100
зерновози	11600 / 57	10400 / 56	8600 / 43	8300 / 44	20230 / 100	18700 / 100
цистерни	8600 / 45	2600 / 22	10600 / 55	9180 / 78	19200 / 100	11780 / 100
цементовози	4600 / 67	3650 / 64	2300 / 33	2070 / 36	6900 / 100	5720 / 100
окатишевози	2770 / 56	2390 / 54	2200 / 44	2040 / 46	4970 / 100	4430 / 100
платформи	5170 / 93	3320 / 92	350 / 6,5	300 / 8,6	5520 / 100	3620 / 100
фітингові платформи	4020 / 98	2970 / 97	99 / 2,4	92 / 13	6990 / 100	191 / 100
інші	12970 / 75	6450 / 63	4320 / 25	3800 / 37	17290 / 100	10250 / 100

З аналізу кількості робочого парку АТ «Укрзалізниця» та приватних операторів рухомого залізничного складу за окремими видами вантажних вагонів видно, що

кількісне зростання парку вантажних вагонів відбувається в більшій мірі за рахунок приватних операторів, а не філій АТ «Укрзалізниця» (рис. 2).

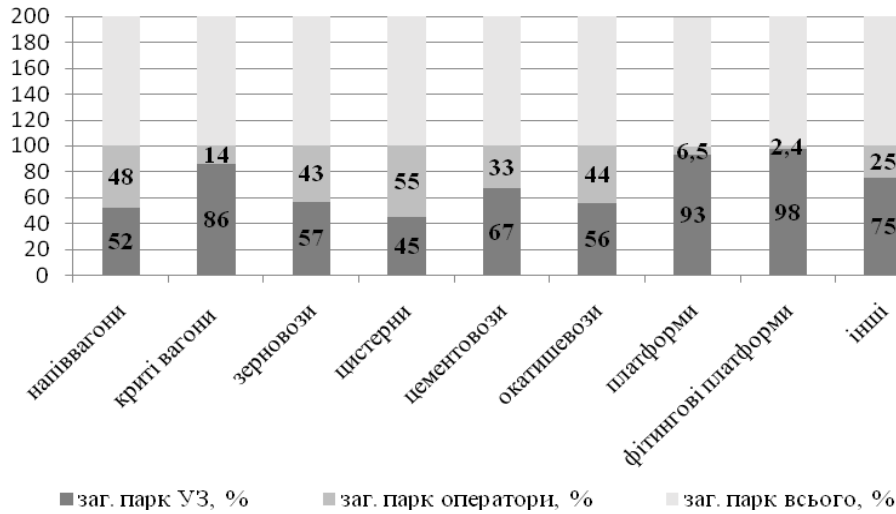


Рис. 2. Загальний парк вантажних вагонів АТ «Укрзалізниця» та приватних операторів рухомого залізничного складу у 2018 р., %. Джерело: побудовано на основі даних АТ «Укрзалізниця».

У загальній кількості робочого парку вантажних вагонів частка приватних операторів рухомого залізничного складу

перевищує частку АТ «Укрзалізниця» за окремими видами вагонів, а саме: напіввагони – 57%, цистерни – 78%) (рис. 3).

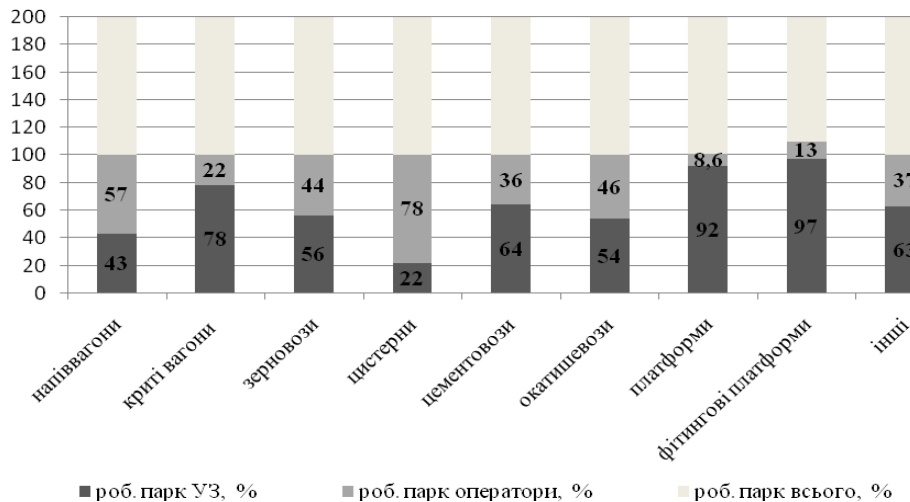


Рис. 3. Робочий парк вантажних вагонів АТ «Укрзалізниця» та приватних операторів рухомого залізничного складу у 2018 р., %. Джерело: побудовано на основі даних Держстату.

За деякими видами вантажних вагонів – зерновози – 44%, окатишевози – 46%, частка приватних операторів рухомого залізничного складу майже наблизилася до частки вагонів

АТ «Укрзалізниця», тоді як АТ «Укрзалізниця» володіє значно більшим, в порівнянні з операторами, робочим парком таких вантажних вагонів, як: криті вагони –

78%, платформи – 92%, фітінгові платформи – 97%, інші – 63%. За даними асоціації «Український логістичний альянс», впродовж періоду з 01.01.2018 р. по 01.10.2019 р. загальний парк вантажних вагонів збільшився на 13,8% (на 23,8 тис. вагонів: 21,8 тис. приватні оператори і 2 тис. АТ «Укрзалізниця»), а робочий парк вантажних вагонів збільшився на 9,8% (на 12 тис. вагонів – 9,3 тис. АТ «Укрзалізниця» та 2,7 тис. приватні оператори) [12]. З метою убезпечення від затримок в пікові періоди та забезпечення своєчасної доставки вантажів виробники промислової продукції розширюють власний парк вантажних вагонів.

В зазначений період приріст відбувся за рахунок приватних власників. При цьому слід зазначити, що приватним власникам найбільш цікавими є ті види вагонів, які є найбільш затребуваними сьогодні на ринку, тобто на які є попит, а саме: напіввагони, зерновози, цистерни, якими, в основному, і поповнився їх парк. Інтерес приватних операторів до окремих видів вагонів пояснюється зростанням обсягів перевезень вантажів відповідних товарних груп, які перевозяться у відповідних видах вагонів.

Не дивлячись на приріст парку вантажних вагонів протягом 2017–2018 рр. проблема дефіциту окремих видів вагонів залишалася в цей період.

Однією з головних причин дефіциту вагонів та зростання кількості приватних власників і, відповідно, кількості приватних вагонів є висока частка вагонів, які відпрацювали визначений термін в парку АТ «Укрзалізниця», майже 90%, що свідчить про проблеми їх вікової структури. Вантажні вагони проходять плановий ремонт і повертаються на колії з подовженням терміну служби до 30 років, а іноді і більше, хоча експлуатаційні витрати на їх підтримку досить великі. Це є наслідком не завжди ефективного підходу до утримання й оновлення матеріально-технічної бази (необхідний ремонт роками проводився не в повному обсязі, оновлення рухомого складу також не відбувалося запланованими темпами); постійне недофінансування, через яке темпи старіння рухомого складу залізниць України значно перевищують темпи придбання нових сучасних зразків; регулярне невиконання основних цільових державних

програм з оновлення рухомого складу, в т.ч. вантажних вагонів. Фінансування, в більшості випадків, зводилося до забезпечення підтримки поточної діяльності й не дозволяло АТ «Укрзалізниця» оновлювати чи активно модернізувати парк вантажних вагонів.

Разом з тим, і в приватних операторів рухомого складу частка вагонів, які вичерпали свій нормативний термін експлуатації є досить високою. Згідно даних Держстату, загалом у вантажному вагонному парку України найбільша кількість вагонів віком 26–40 років і, за винятком, напіввагонів, немає інших видів вантажних вагонів віком до 8 років.

На дефіцит вантажних вагонів ринок реагував їх кількісним збільшенням. Зауважимо, що кількісне зростання вантажних вагонів у приватних операторів рухомого складу відбувалося, в основному, через ввезення застарілого рухомого складу з сумнівними технічними характеристиками з території Російської Федерації до введення заборони на його ввезення Урядом України з 20 листопада 2019 року (таку заборону планувалося ввести з 1 березня 2020 року) та продовжується наразі їх ввезення приватними операторами з території інших держав, обходячи урядові обмеження (згідно з інформацією, що розміщена на інформаційному сервісі «Вантажні перевезення в Україні» [5]).

Після оголошення про заборону ввезення на територію України застарілих вагонів з РФ, за даними АТ «Укрзалізниця», було завезено 3 059 вагонів, найбільший відсоток (60 %) з яких становили вагони побудовані в період з 1971 р. до 1990 р. Найбільше було ввезено зерновозів – 2 314 вагонів, з яких 2 225 вагонів (96%) побудовано з 1975 року до 1994 року [8]. Згідно інформації Національного комітету з промислового розвитку, тільки за 3-й квартал 2019 року через сплеск імпорту старих вагонів з РФ бюджет України недоотримав понад 9 млн дол. [18].

Крім того, це ще більшою мірою загострило проблему вікової структури вантажних вагонів в Україні. Протягом останніх років в сусідніх країнах були реалізовані програми з оновлення вантажних вагонів, і ці застарілі вагони, які повинні були утилізувати на металобрухт, було ввезено в Україну. Наразі ці вагони не можуть

використовуватися для міжнародних вантажних перевезень, так як на території країн з яких імпортовано вантажні вагони, заборонено їх використання через можливу небезпеку у зв'язку з поганим технічним станом.

Така ситуація негативно впливає на ринок операторів вантажних вагонів, ринок перевезень та вагонобудування. А також збільшить в наступні періоди потребу в ремонті вантажних вагонів та їх списанні. З цього випливає необхідність вжиття інших дієвих заходів щодо подолання цієї проблеми, так як введена заборона не повною мірою дала очікувані результати.

Розв'язання проблеми дефіциту вантажних вагонів шляхом придбання старих зразків, було викликане 1) складними умовами фінансування підприємств при оновленні парку новими вагонами, так як відсоткові ставки високі і, при будь яких різких змін в економіці, це відбивається на вартості платежів, оскільки всі ставки плаваючі та 2) тривалим періодом окупності нових вагонів, а особливо за умов наявності «дешевих» вагонів АТ «Укрзалізниця» (неринкова ціна на вантажні вагони АТ «Укрзалізниця»), що формували попит на основі цінової конкуренції. Це є стримуючим чинником інвестування приватними операторами у нові вагони, які за розрахунками бізнесу можливо окупити через 30 р., а якщо не враховувати дисконтування і вартість залучених інвестицій, то повернути вкладену суму коштів за вагон можна за 8 років. Але, на думку приватних операторів, це фактично можуть собі дозволити лише кептивні оператори – ті компанії, що вивозять власну продукцію або входять до великих фінансово-промислових груп, бізнес яких гарантує вантажопотік. Для решти операторів інвестування в придбання рухомого складу є невиправданим [15], тоді як кошти за старі вагони, згідно даних бізнесу, вони можуть повернути протягом двох років.

Для оновлення парку вагонів АТ «Укрзалізниця» та приватні оператори обирають такі джерела фінансування: банківський кредит, лізинг, власні кошти, міжнародні фонди тощо. Проблема в тому, що жодна з вищенаведених форм не була стабільним інструментом фінансування, а єдиним реальним джерелом коштів на

оновлення парку вантажних вагонів наразі залишаються кредити ЄІБ та ЄБРР.

Отже, протягом 2017-2018 рр. проблема дефіциту вантажних вагонів залишалася актуальною для вантажовідправників, але не на фоні зростання обсягів перевезень, як наприкінці 90-х та початку 2000-х, а, навпаки, зменшення обсягів вантажних перевезень.

Зростання парку приватних вагонів у приватних власників (не завжди операторів вантажних вагонів, а просто відправників власних вантажів) та АТ «Укрзалізниця» було непропорційне обсягам вантажоперевезень.

Вагони закуповувались, а обсяги вантажоперевезень знижувалися, кількісне зростання вагонів було знівельовано зниженням їх оборотності, на фоні чого сформувався профіцит деяких видів вантажних вагонів.

На сьогодні динаміка поповнення парку вантажних вагонів приватними операторами мало прогнозована, а мотиви приватних операторів залежать від ситуації із залізничними перевезеннями та збільшенням попиту.

Все це ускладнює процес вантажоперевезень, зокрема формування рухомих складів, повернення порожніх вагонів, а основне ускладнює діяльність операторів на ринку.

Розвиток вагонобудівних потужностей. Всі види вантажних вагонів, які є у вантажному парку України, можливо оновлювати на наявних вітчизняних вагонобудівних потужностях (табл. 3).

Після кризи 2015 року у вагонобудівній галузі, вже починаючи з 2016 р. заводи почали нарощувати обсяги. За даними Держстату, виробництво вантажних вагонів в 2018 році зросло на 63,3% і склало 11 152 од., тоді як у 2017 р. вагонобудівниками було побудовано 6831 вагон, а у 2016 році було випущено 2811 вагонів [18]. Відбувалося це, в основному, за рахунок замовлень АТ «Укрзалізниця». Але в 2019 році динаміка знову пішла на спад – було вироблено 10571 вагон, що на 5,2% менше, ніж в 2018 році. За підсумками 2019 року найбільше було вироблено напіввагонів – 4700 од., на другому місці зерновози – 4400 од.

Вагонобудівні потужності в Україні*Джерело: складено автором*

Вагонобудівники	Продукція, послуги
ТОВ «Дизельний завод»	напіввагони (12-9933, 12-9933-01), вагони-хопери (19-9445), візки (18-1750 тип 2)
ПАТ «Крюківський вагонобудівний завод»	напіввагони, вагони-хопери, вагони-платформи, криті вагони, вагони-цистерни, візки вантажного вагонобудування, запасні частини вантажного вагонобудування
ТОВ «Трансмаш»	напіввагони, думпкари, виконуються поточні, <i>капітальні та капітально-відновлювальні ремонти думпкарів</i> , типу 2BC-105 і виробляються запасні частини до них
ПАТ «Азовмаш»	напіввагони, вагони-термоси ізотермічні, вагони-хопери, вагони-платформи, криті вагони, вагони-цистерни
ТДВ Попаснянський вагоноремонтний завод	напіввагони, <i>капітальний, деповський та поточний ремонт</i>
ПАТ «Стахановський вагонобудівний завод»	напіввагони, вагони-хопери, платформи, думпкари, цистерни, вагони з пневморозвантаженням, залізничні транспортери, ходові частини вагонів
"Панютинський ВРЗ" АТ "Укрзалізниця" (Укрспецвагон)	напіввагони, вагони-хопери
Дарницький вагонобудівний завод АТ "Укрзалізниця"	напіввагони, запасні частини, <i>капітальний, деповський ремонт та модернізація вантажних вагонів</i> , формування та ремонт колісних пар, формування та ремонт візків (18-100, 18-1750 та 18-7020)
Стрийський вагоноремонтний завод АТ "Укрзалізниця"	напіввагони, <i>ремонт</i> і формування колісних пар
ПрАТ "Дніпровагонмаш"	платформи, напіввагони, криті, хопери, думпкари, спеціальні, бункерні, контейнери, ремонт рухомого складу наступних типів: напіввагони, вагони-хопери, вагони-платформи всіх типів, універсальні криті вагони
ПрАТ Верхньодніпровський машинобудівний завод	хопери, платформи, вагон-самоскид думпкар 68 т, спецвагони, ремонт промислових вагонів
ТОВ «Гірничотранспортна компанія»	платформи для перевезення рулонної сталі, думпкари, вагони для перевезення окатишів, <i>капітальний ремонт вагонів</i> , які виробляє, запасні частини
АТ «Дніпровагонрембуд»	вантажні напіввагони моделі 12-9790, <i>капітальний і деповський ремонт двох типів вантажних вагонів: піввагонів і зерновозів</i> , ремонт і нове формування всіх типів колісних пар для вантажних вагонів.
ДМЗ «Карпати»	напіввагони 4-х вісні, вагони-хопери для зерна, вагони-хопери для цементу, вагони-хопери для окатишів

Частину вироблених вагонів було відправлено на експорт: у 2017 р. – 2536 од., 2018 р. – 1012 од., 2019 р. – 2380 од. В розрізі типів вагонів найбільше було експортовано піввагонів – 1 тис. од., саморозвантажних вагонів, таких як зерновози, цементовози, мінераловози, думпкари – понад 1,3 тис. од. Структура експорту за країнами в 2019 році була такою: Білорусь – 1752 вагона, Росія – 282 вагона, Молдова – 130 вагонів. У значно меншій кількості (від 20 до 50 одиниць), згідно з інформацією Держстату, українські вагони експортувалися до Туркменістану, Монголію, Казахстан, Узбекистан. З країн ЄС вітчизняні вагони закуповували Польща – 24 од., Естонія – 2 од., Німеччина – 1 од. Експорт вантажних вагонів на ринки Європи і

далекого зарубіжжя стримується відсутністю необхідних сертифікатів, недостатнім розвитком технологій вітчизняних виробників тощо [4].

Вагонобудівники зацікавлені в нарощуванні виробництва й пропонують ввести в Україні заборону на курсування вантажних вагонів (за винятком дефіцитних) з подовженими термінами експлуатації, наслідком чого буде списання значної кількості застарілих вагонів та можна очікувати поживлення виробництва, що позитивно відіб'ється на економіці країни. Використання рухомого складу залізничного транспорту. Як вже зазначалося вище, по окремих видах вантажних вагонів, а також в окремих приватних операторів відбувався

кількісний їх ріст при тому, що вантажна база не збільшувалася, а зменшувалася й показники використання рухомого складу й, зокрема, показник обігу вантажного вагона, який характеризує тривалість одного

виробничого циклу роботи вантажного вагона від моменту початку навантаження до моменту початку наступного навантаження, погіршувалися (табл. 4).

Таблиця 4

Використання рухомого складу залізничного транспорту загального користування

Джерело: складено автором на основі даних Держкомстату.

Показник	Роки					
	2000	2005	2010	2016	2017	2018
Середній час обороту вантажного вагона, <i>діб</i>	7,23	4,34	6,27	9,56	9,26	10,35
Середній простій вагона під однією вантажною операцією, <i>годин</i>	42,14	23,00	38,39	66,01	61,81	66,55
Середньодобова продуктивність вантажного вагона, <i>т км нетто</i>	4116	6932	5042	3591	3821	3497

Якщо погіршується оборотність вагонів, то, відповідно, потрібна більша їх кількість, оскільки подані під завантаження вагони не встигають вивезти заявлені до перевезення обсяги вантажів, що відображається на показниках отримання прибутку. Так, у 2018 р. збільшився середній час обороту вантажного вагона до 10,35 діб, тоді як у 2017 р. він становив 9,26 діб; виріс середній простій вагона під однією вантажною операцією до 66,55 годин, у 2017 р. – 61,81; при цьому знизилася середньодобова продуктивність вантажного вагона до 3497 т км нетто у 2018 р., тоді як у 2017 р. вона становила 3821 т км нетто.

Отже, для перевезення меншої кількості вантажів, а обсяги перевезення падали включно до 2018 року (рис. 4), було використано більшу кількість вагонів. Це є свідченням зниження ефективності діяльності АТ «Укрзалізниця», що є наразі однією з основних проблем. За попередніми даними у 2019 році в Україні вантажні перевезення залізницею склали 310,1 млн т, що на 2,7% менше, ніж у 2018 році й продовжили негативну тенденцію зниження обсягів вантажних залізничних перевезень.

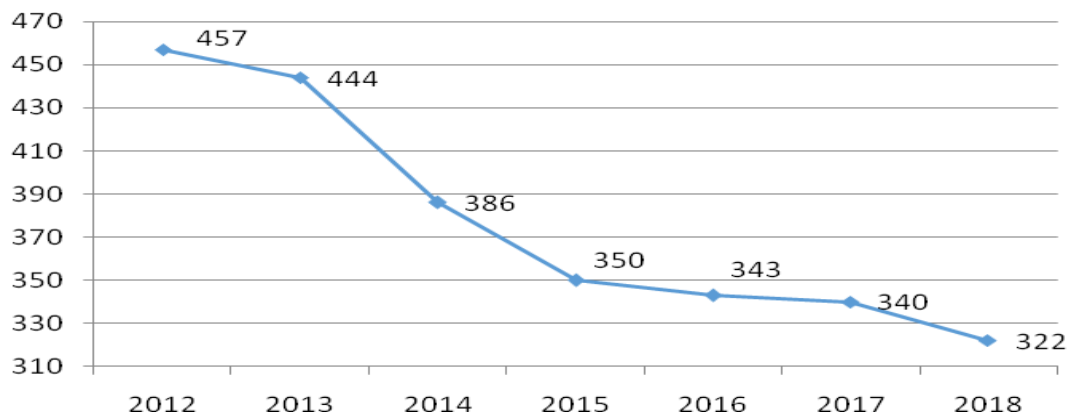


Рис. 4. Обсяги вантажних перевезень залізничним транспортом України, млн.т.

Структура перевезення вантажів залізничним транспортом, яка відображає структурні зміни в економіці залишається практично незмінною протягом тривалого періоду. Вантажну базу для залізничних

перевезень складають масові вантажі: нафта і нафтопродукти, руда, вугілля, цемент, чорні метали, кокс, хімічні і мінеральні добрива. Зміни стосуються кількості перевезених вантажів в млн. т за певний період.

Високоартісні вантажі перевозяться, в основному, автомобільним транспортом.

Зазначимо, що питома вага залізничного транспорту у перевезенні вантажів зменшується (24% у 2015 р.), тоді як автомобільного зростає (69% у 2015 р.). АТ «Укрзалізниця» втрачає свої позиції на ринку вантажних перевезень.

Так, на ринку вантажних перевезень України станом на кінець 2018 р. частка автомобільного транспорту порівняно з іншими видами транспорту становила 73%, залізничного – 20%, морського – 0,12%, річкового – 0,22%, авіаційного – 0,01%.

Однією з причин погіршення показника обігу вантажного вагона є нестача тягового рухомого складу. Ринок має підвищувати продуктивність вантажних вагонів.

Для того, щоб ринок працював, окрім вирішення вище наведених проблем, необхідно забезпечити його робочим тяговим рухомим складом. Нестача локомотивної тяги та відсутність можливостей у приватних операторів гарантувати терміни доставки вантажів у наданих ними вагонах призводить до збільшення термінів доставки вантажів та їх переходу із залізниці на автотранспорт тощо.

Укрзалізниця є майже 100-відсотковим власником магістральних локомотивів. Проте власниками маневрових локомотивів є близько 365 промислових підприємств в Україні [13]. Оператори рухомого складу залежать від АТ «Укрзалізниця», яка монопольно володіє локомотивами, що створює високий ризик корупціогенних чинників.

Наразі АТ «Укрзалізниця» проводиться робота щодо запуску пілотного проекту приватної тяги на окремі маршрути залізниці загального користування. Таке рішення схвалено Кабінетом Міністрів України 4 грудня 2019 року та є однією з умов еродиректив. Власними локомотивами окремими маршрутами колією загального користування вантажі возитимуть 6 компаній, які отримали допуск: Промтехгруп, 4 від Асоціації українських залізничних перевізників та Івано-Франківськ цемент. Наразі розроблено правила допуску приватної тяги та триває робота над узгодженням договору. У зв'язку з тим, що часу на реалізацію проекту залишилося небагато

(лише один рік), потрібно ініціювати його продовження.

До питання допуску приватної тяги на колії загального користування, за результатами пілотних проектів, потрібно підійти дуже виважено, врахувавши всі ризики й наслідки, які можуть виникати.

Іншим поштовхом для *повноцінної роботи ринку* має бути належний технічний стан інфраструктури (колій та штучних споруд), тому що і з новим рухомим складом, але без інфраструктури перевезення неможливо здійснювати. На сьогодні неналежний стан інфраструктури породжує такі проблеми, як введення обмеження швидкості та системне недотримання встановлених норм показників швидкості руху рухомого складу на шляхах загального користування АТ «Укрзалізниця», зокрема невиконання нормативів прописаних в Правилах перевезення вантажів (200 км на добу для по вагонних відправлень і 320 км на добу для маршрутних відправлень). Це є наслідком того, що інфраструктура залізниць України (як і країн колишнього СРСР) розвивалася в умовах постійно зростаючих обсягів перевезень, що вимагало першочергового розвитку пропускної спроможності, тоді як швидкість перевезень була другорядним показником.

При цьому рівень електрифікації залізничної інфраструктури та оснащення сучасним автоматичним блокуванням досить високий та охоплює всі основні напрямки перевезень. Саме на цих електрифікованих дільницях і виконується найбільша частина залізничних перевезень. Складними ділянками щодо оснащення залишаються прикордонні пункти пропуску, де переважно продовжується використання локомотивної тяги потягів.

Головні лінії та дільниці, на яких виконуються основні обсяги вантажних та пасажирських перевезень, становлять стратегічну залізничну мережу України (СЗМ), довжина якої складає 45 % від загальної експлуатаційної довжини українських залізниць і використовується для суміщеного вантажно-пасажирського руху. На відміну від європейських країн, в Україні сьогодні не існує розподілення СЗМ на пасажирські та вантажні, згідно норм безпеки ЄС. Експлуатація СЗМ у суміщеному вантажно-пасажирському русі значно обмежує швидкість та має негативний вплив

на безпеку перевезень, управління інфраструктурою та підвищує експлуатаційні витрати.

Напруженість використання інфраструктури (кількість потягів, що проходять окремою ділянкою за певний період часу) носить дуже неоднорідний характер. Так, майже 90 % всіх обсягів перевезень залізничним транспортом здійснюється на 45 % від всієї експлуатаційної довжини залізничної інфраструктури (близько 85 % СЗМ). Решта інфраструктури майже не використовуються чи використовується настільки рідко, що не покриває витрат на своє утримання.

Так як фінансування залізничної інфраструктури в більшості випадків зводилося до забезпечення підтримки її поточної діяльності, то залізнична інфраструктура на сьогодні потребує масштабної модернізації й значних вкладень. Рівень зношеності залізничної інфраструктури перевищує 60% у т.ч. колійного господарства – 86 %. Потребує заміни 30 % верхньої будови колії (рейки, шпали, стрілочні переводи) та понад 11 % дефектних мостів і інших штучних споруд, що потребують реконструкції. Це є небезпечним як для вантажних, так і для пасажирських залізничних перевезень. Саме тому, інфраструктура залізничного транспорту на даний час не повністю відповідає сучасним вимогам її функціонування. Невідповідність якості залізничної інфраструктури міжнародним вимогам та стандартам, зокрема швидкості, призводить до зниження користування залізничним транспортом не лише з боку вітчизняних, а також й іноземних вантажовласників, які обирають більш привабливі за часом та ціною маршрути транспортування. Від підвищення тарифів на перевезення, не відбувалося збільшення інвестицій в інфраструктуру, що засвідчує необхідність пришвидшення реформування, результатом чого стане прийняття нового закону, виокремлення інфраструктурної складової в тарифі та створення оператора інфраструктури.

На ринок операторів вантажних вагонів негативно впливає постійне збільшення випадків розукомплектування вантажних вагонів на залізницях України та розкрадання вантажів (насамперед, це зерно, вугілля та

металопродукція – чорні метали, швелери, труби й арматура), що веде до значних додаткових фінансових витрат. Наслідки розкрадання елементів рухомого складу лежать не лише в економічній площині, а призводять до зниження безпеки руху, збільшення випадків транспортних подій на залізничних коліях, що може призвести до виникнення надзвичайних ситуацій, в т.ч. й сходу рухомого складу з колій та ін. Збереження вантажів – один із головних якісних показників роботи на ринку вантажних перевезень.

Окрім заходів, які вживаються для зменшення втрат у зв'язку з розукомплектуванням, на особливу увагу заслуговує фрагментарна цифровізація парку вантажних вагонів приватних операторів рухомого складу, зокрема оснащення їх GPS-навігацією, нанесення на основні вузли вагона міток, які зчитують інформацію про його стан й місце перебування. В напрямку цифровізації приватні оператори знаходяться попереду АТ «Укрзалізниця». До розв'язання проблеми незбереження вантажів потрібен комплексний підхід.

Нестача тяги, неналежний стан інфраструктури, застарілі вантажні вагони призвели до зниження показників використання рухомого складу й досягнення технологічної межі заповнюваності складів промислових підприємств в окремі періоди. Від невивезеної та нереалізованої продукції несуть прямі втрати як вантажовідправники, так і бюджет.

Вартість надання вантажних вагонів в користування. Окрім збільшення парку на дефіцит вагонів ринок реагував зростанням вартості надання вантажних вагонів у користування для перевезення вантажів, що виступає основними засадами конкуренції на ринку.

Розмір орендної ставки за користування вагонами приватного парку оператори встановлюють самі, залежно від кон'юнктури на ринку. Основними факторами, які мають істотний вплив на формування орендної ставки відносять: 1) загальний стан економіки; 2) сезонність; 3) ринок; 4) виведення з обігу старих вагонів; 5) законодавче підґрунтя [9].

Натомість до 2018 року вагонна складова тарифу для вагонів Укрзалізниці встановлювалася державою та була значно

нижчою за ринкову. Державне регулювання вартості використання вагонів ПАТ «Укрзалізниця» негативно впливало на оперування вагонами. Це провокувало попит на більш дешеві вагони Укрзалізниці і дефіцит вагонів на ринку. Вагонна складова не покривала вартість утримання вагонів, через що здійснення інвестицій у вагонний парк було непривабливе. Система тарифоутворення, в т.ч. на надання вантажних вагонів в користування була побудована на збереження старої системи, хоча сама Укрзалізниця уже з кінця 2015 року працює в статусі акціонерного товариства, яка втратила свою актуальність. Сучасна система повинна бути іншою і від запровадження ринкових механізмів залежить ефективність роботи компанії та здатність конкурувати на ринку з іншими операторами вантажних вагонів. Крім того, присутність низьковартісних послуг на ринку викликали занепокоєність потенційних інвесторів, так вони вбачали загрозу з точки зору ціноутворення на вагони та поверненні інвестицій.

До 19.02.2018 р. плата за перевезення вантажів залізничним транспортом визначалась за тарифами Збірника тарифів на перевезення вантажів залізничним транспортом у межах України та пов'язані з ними послуги, затвердженого наказом № 317 Міністерства транспорту та зв'язку України від 26.03.2009 р.

З 19 лютого 2018 року почав діяти новий порядок визначення плати за використання власних вагонів АТ «Укрзалізниця» в процесі перевезення вантажів. Плата за користування власними вантажними вагонами АТ «Укрзалізниця», як і інших приватних операторів рухомого складу почала формуватися на ринкових умовах.

Починаючи з 19.02.2018 р. при перевезенні вантажів у власних вантажних вагонах АТ «Укрзалізниця» плата за перевезення складається з:

- плати за перевезення навантаженого власного вагону перевізника, яка визначається за тарифом Збірника тарифів на перевезення вантажів залізничним транспортом у межах України та пов'язані з ними послуги, який затверджено наказом Міністерства транспорту та зв'язку України від 26.03.2009 № 317, встановленим для власного вагону перевізника;

- компенсації витрат на перевезення в порожньому стані власних вагонів перевізника, яка визначається за тарифною схемою 14 Збірника тарифів з урахуванням коригуючих коефіцієнтів до тарифів Збірника тарифів за тарифну відстань перевезення вантажу, скориговану на коефіцієнт порожнього пробігу;

- плати за використання власних вагонів перевізника [23].

Відповідно до цього, було введено в дію збільшені ставки плати за використання власних вагонів АТ «Укрзалізниця». З липня 2018 року ставки були знову підвищені (табл. 5), що призвело до зростання транспортної складової, наприклад, на тонні зерна на 3-4 дол [20].

Після підвищення вартості вагонів 13 листопада 2018 р., інфраструктурна складова в тарифі разом із локомотивною становили менш ніж 50%, тоді як до дерегуляції на вагонну складову припадало 16-18%, на інфраструктурну – 82-84% [22].

Протягом 2019 р. ставки плати за використання власних вагонів АТ «Укрзалізниця» на території України зростали двічі. Крім того, в березні 2019 р., за погодженням Державної регуляторної служби України, було проіндексовано тарифи на вантажні перевезення на рівень минулорічного індексу цін виробників, що склало 14,2 %.

Очікувалося, що дерегуляція вагонної складової сприятиме інвестуванню у будівництво нових вантажних вагонів.

Крім того, покращить кількість і якість вантажних вагонів, ліквідує їх дефіцит для вантажних перевезень, конкуренція буде не за рахунок вартості, а за рахунок якості, призведе до зниження вагонної складової на ринку перевезень, зменшиться вартість перевезення для кінцевого споживача за рахунок вирівнювання співвідношення попиту та пропозиції тощо.

Наразі спостерігається підвищення вартості перевезення вантажів залізничним транспортом і дисбаланс вагонної складової в структурі тарифу, а також зростання парку вантажних вагонів за окремими видами.

Згідно даних АТ «Укрзалізниця», незважаючи на дерегуляцію, вартість перевезень в основних видах вагонів Укрзалізниці нижча від аналогічних у рухомому складі приватних власників.

**Ставки плати за використання власних вагонів АТ «Укрзалізниця»
на території України**

Джерело: складено автором за даними Укрзалізниці [17].

Тип вагонів	Ставки без ПДВ*/(з ПДВ), грн./добу (вводяться в дію з 19.02.2018)	Ставки без ПДВ*/(з ПДВ) грн./добу (вводяться в дію з 28.07.2018)	Ставки без ПДВ* грн./добу (вводяться в дію з 13.11.2018)	Ставки без ПДВ* грн./добу (вводяться в дію з 20.05.2019)	Ставки без ПДВ* грн./добу (вводяться в дію з 13.10.2019 р.)
Окатишевоз	625/(750)	756/(907,2)	1005	1426	1000
Напіввагон, вагон переобладнаний та модернізований у напіввагон, хопер-напіввагон умовного типу 5982	542/(650,4)	600/(720)	819	886	902
Думпкар, хопер-дозатор умовних типів 302 та 304	970/(1164,0)	997/(1196,4)	1308	1308	683
Цементовоз	538/(645,6)	577/(692,4)	823	865	868
Мінераловоз	645/(774,0)	771/(925,2)	1061	1192	1214
Зерновоз, вагон для перевезення борошна умовного типу 972	655/(786,0)	713/(855,6)	1055	1117	1136
Автомобілевоз	718/(861,6)	786/(943,2)	1046	989	1173
Платформа універсальна, переобладнана та модернізована платформа умовних типів 915, 968, 969	445/(534,0)	449/(538,8)	616	718	787
Платформа фітінгова	424/(508,8)	456/(547,2)	456	456	606
Платформа-лісовоз	402/(482,4)	435/(522)	673	686	710
Цистерна, переобладнана та модернізована цистерна умовних типів 932 та 5970	539/(646,8)	570/(684)	823	833	834
Критий вагон, інші переобладнані вагони умовних типів 917, 960, рефрижераторні вагони-термоси умовного типу 800 та 5800	570/(684,0)	681/(817,2)	1024	1160	1172

*На всі послуги та плати нараховується податок на додану вартість відповідно до норм Податкового Кодексу України. Тодоз зазначене в пункті 3.2.1. Договору відповідно до рішення правління АТ «Укрзалізниця» від 21.06.2018 – застосовується. Зміна ставок плат проводиться відповідно до пункту 3.2.1. та 3.3. Розділу 3 Договору

З огляду на сучасний стан та проблеми на ринку операторів вантажних вагонів в Україні, з метою подальшого розвитку конкуренції та з метою збереження своєї частки на ринку операторів вантажних вагонів акціонерним товариством «Укрзалізниця»

1) створено окрему дочірню компанію – UZ CargoWagon LLC (zareєстрована компанія

була 6 листопада 2018 року зі статутним капіталом 1 млн грн), що буде управляти вантажними вагонами на ринкових умовах і, відповідно, за ринковими тарифами. Планується, що UZ CargoWagon буде на початковому етапі управляти не всіма вагонами, а тільки тими, які будуть придбані за кредитні кошти ЄБРР. Очікується на розмір

кредиту в 150 млн. дол [21]. Основним видом діяльності UZ CargoWagon LLC є вантажний залізничний транспорт, іншими – складування і зберігання, транспортне оброблення вантажів, інші супровідні послуги при перевезеннях [19].

Утворення компанії UZ Cargo Wagon розглядається як крок до створення повноцінного ринку операторів вантажних вагонів. Проте наразі у створеній вагонній компанії UZ CargoWagon ще немає рухомого складу, так як придбання напіввагонів за кошти ЄБРР в кількості 4500 одиниць перенесено поки на 2020-2022 роки [1].

2) запропоновано проект довгострокової оренди вагонів [3], який передбачає побудову довгострокових партнерських відносин на засадах фіксованої ціни, гарантованої поставки вагонів на весь період співпраці, здешевлення послуги перевезення залежно від терміну дії контракту та ліквідації ризику доступності до парку вантажних вагонів УЗ. Крім того, надаватиметься пріоритет перевезенням, які здійснюються у вагонах на умовах довгострокової оренди. В рамках довгострокової оренди доступно два типи вагонів: напіввагони та зерновози, при мінімальному обсязі замовлень 200 од. на місяць.

Підсумовуючи, зауважимо, що ринок операторів вантажних вагонів України наразі є монополюсно конкурентним. Конкуренція на ринку сьогодні існує між філіями АТ «Укрзалізниця» та приватними операторами рухомого залізничного складу. Це надає можливість перевозити вантажі у вагонах як власності АТ «Укрзалізниця», так і власності одного з приватних операторів рухомого залізничного складу.

Ринок операторів вантажних вагонів України характеризується відсутністю необхідного законодавчого підґрунтя; перенасиченням ринку старими вантажними вагонами як державної, так і приватної власності, показники роботи яких не є ефективними; незадовільним технічним станом вагонів (наявність застарілих моделей з малим об'ємом місткості, що обмежує їх використання), та неефективною системою управління і розподілу, що стримує розвиток конкуренції на ринку; складними умовами фінансування для компаній при оновленні парку новими вагонами; низькою якістю послуг з надання вантажних вагонів в оренду

– розукомплектуванням вагонів, незадовільним санітарним станом вагонного парку (систематична подача брудних вагонів), несистемним та несвоєчасним забезпеченням вагонами та ін.

Висновки (рекомендації)

З метою розвитку конкуренції та створення повноцінного ринку операторів вантажних вагонів необхідно:

– дати законодавчо закріплене визначення «оператор вантажних вагонів» або «оператор рухомого складу» в новій редакції Закону України «Про залізничний транспорт», який є основою для розробки системи правових актів, що будуть конкретизувати регламентацію окремих напрямів діяльності залізничного транспорту та для побудови нової структури взаємовідносин операторів вантажних вагонів;

– встановити норми (законодавчі обмеження, спеціальні умови – ліцензування, сертифікація тощо) щодо кількості вагонного парку за видами, яким може володіти приватний оператор рухомого складу для входження на ринок операторів вантажних вагонів та з метою уникнення перенасичення ринку вагонами певного виду, забезпечення ефективного функціонування для реалізації нової моделі вітчизняних залізниць;

– розробити цільову державну програму по оновленню вагонного парку й провести комплексне оновлення парку вагонів з урахуванням прогнозів промислового виробництва та місткості ринку, в т.ч. в пікові періоди;

– використовувати різні інвестиційні джерела, зокрема лізинг, для оновлення вагонного парку, а не лише кредитні кошти, які збільшують боргове навантаження на підприємства;

– оцінити ризики профіциту вантажних вагонів за видами в наступні періоди. Особливо оцінити ризики профіциту тих видів вантажних вагонів, на які сьогодні існує попит і парк яких збільшується приватними власниками за рахунок старих вагонів;

– вжити дієві заходи щодо заборони імпорту вживаних вагонів з РФ на територію України через треті країни; розширити парк дефіцитних вантажних залізничних вагонів як власності АТ «Укрзалізниця», так і приватних власників новими зразками;

– внести зміни в розрахунок тарифів щодо надання вантажних вагонів у користування, відповідно до поділу їх за періодами випуску та доступу таких вагонів до інфраструктури (чим старіший вагон, тим вища плата за доступ до інфраструктури), що сприятиме частковому вирішенню цієї проблеми;

– ввести заборону на експлуатацію та модернізацію вагонів, які були випущені, наприклад, в 1980 році й після завершення нормативного терміну служби, модернізовані і період експлуатації становить 10 років;

– Укрзалізниці забезпечувати своєчасний ремонт та модернізацію власних вантажних вагонів, по яких прийнято відповідне рішення на основі їх фактичного технічного стану, організувавши необхідне матеріально-технічне забезпечення вагоноремонтних підприємств і пунктів їх технічного огляду;

– підтримуючи політику імпортозаміщення, проводити оновлення вантажного вагонного парку на базі вітчизняних вагонобудівних потужностей, шляхом розробки ефективної системи преференцій для вітчизняних виробників імпортозаміщуючої продукції для залізничного транспорту. Це дозволить тримати відповідний щорічний рівень замовлень для українських вагонобудівників, зробить більш передбачуваною діяльність виробників металопродукції і вантажовідправників;

– виходячи з наявної пропозиції виробництва здійснювати прогнозування затребуваності вантажних вагонів за видами вагонів (кількість та якість) на ринку операторів вантажних вагонів, та, відповідно, на ринку перевезень;

– створити систему управління парками вантажних вагонів, яка б сприяла раціональному використанню вагонів як АТ «Укрзалізниця», так і приватних операторів рухомого складу щодо уникнення/зниження зустрічних пробігів порожніх вагонів, а також сприяла підвищенню основних показників роботи вагона: зменшенню часу обігу, простою під однією вантажною операцією, підвищенню продуктивності вантажного вагона і, як наслідок, усуненню проблем щодо

накопичення вагонів на залізничній мережі й утворенню «складів на колесах» та ін.;

– Укрзалізниці утримувати робочий парк локомотивів у необхідній кількості, поступово його оновлювати, що дозволить безперешкодно здійснювати перевезення;

– сприяти переходу до маршрутизації перевезень вантажів залізницею, яка має узгоджені та скорочені терміни доставки й покликана забезпечити прискорення обороту вагонів, зменшення переробки вагонів на технічних станціях, скорочення термінів доставки вантажів, зменшення питомих експлуатаційних витрат, а також є необхідною передумовою для збільшення вантажообігу;

– ввести додаткові заходи та збільшити контроль по запобіганню розукомплектування вантажних вагонів – відеоспостереження, освітлення, патрулювання; посилити відповідальність за розукомплектування та внести зміни до відповідних документів, так як це несе загрозу безпеці. Правильним, на нашу думку, є рішення правління АТ «Укрзалізниця» про заборону закупівлі вживаних запчастин (особливо гальмівних частин) у сумнівних контрагентів;

– на основі досвіду європейських країн визначити можливість впровадження інструменту страхування вантажів в умовах України;

– підтримувати й стимулювати проекти, що передбачають впровадження процесів цифровізації на ринку вантажних вагонів України (GPS-навігація, RFID мітки, електронні пломби тощо);

– переглянути методика, яка використовується АТ «Укрзалізниця» для розрахунку вартості надання вантажних вагонів у використання та доопрацювати її, визначивши й показавши всі складові та умови, які повинні враховуватися при розрахунку даного тарифу.

Подальші дослідження будуть пов'язані з розробкою прогнозу затребуваності вантажних вагонів на ринку операторів вантажних вагонів України у наступні періоди.

STASIUK O.^{1*}

1* PhD in Economics, Senior Researcher, State Organization “Institute of the Economy and Forecasting of the National Academy of Sciences of Ukraine”, e-mail: stasyuk_o_m@ukr.net, ORCID ID: 0000-0002-4701-5598

DEVELOPMENT OF THE MARKET OF FREIGHT CAR OPERATORS OF UKRAINE

Purpose. Carry out market research of freight railcar operators in Ukraine. Identify the main problems in the market. Develop practical recommendations for the development of competition and the creation of a market for freight railcar operators. **Methods.** The method of comparative analysis, generalization, graphical, structural-logical and economic-statistical methods is used. **The Results.** The market of Ukrainian freight railcar operators is studied from the positions of: 1) supply and demand (deficit - surplus); 2) property; 3) competition and 4) productivity (use of rolling stock). The main problems are outlined. **Scientific novelty.** Practical recommendations for the development of the freight railcar operator market in Ukraine have been developed. **Practical significance.** Practical recommendations are given, the implementation of which will positively affect the development of the market of freight railcar operators in Ukraine. It is necessary to create a regulatory framework for operators to operate in the market. This will help solve problematic issues, ensure the development of competition and improve the use of railway rolling stock, improve the quality of freight railcar services. It will also allow to keep the share of Ukrzaliznytsia joint-stock company on the market of Ukrainian freight railcar operators.

Keywords: market; competition; property; productivity; rolling stock operator; freight car operator; fleet of freight cars

REFERENCES

1. Association «Ukrainian Logistics Alliance» (2020), AO «Ukrzalizny`czya» ne yavlyayetsya operatorom na ry`nke vagonov, available at: <https://ula-online.org/ua/novyny-aliantsu/391-ao-ukrzaliznytsya-ne-yavlyayetsya-operatorom-na-rynke-vagonov> [in Russian]
2. Barash, Yu.S. and Martseniuk, L.V. (2013), "Formation of organizational structure by types of activity", *Nauka ta prohres transportu. Visnyk Dnipropetrovskoho natsionalnoho universytetu zaliznychnoho transportu imeni akademika V. Lazariana*, vol. 2., pp. 35–48. [in Ukrainian]
3. Official site of the Center for transport strategies (2020), Vagon na god: 10 voprosov o novoy usluze dolgosrochnoy arendy` ot «Ukrzalizny`czya», available at: https://cfts.org.ua/spetsproekty/vagon_na_god_10_voprosov_o_novoy_usluze_dolgosrochnoy_arendy_ot_ukrzaliznytsi [in Russian]
4. Official site of the Center for transport strategies (2020), Vagony` na e`ksport: est` li spros na produktsiyu ukrainskikh vagonostroitelej, available at: https://cfts.org.ua/articles/vagony_na_eksport_est_li_spros_na_produktsiyu_ukrainskikh_vagonostroiteley_1636 [in Russian]
5. Information service (2020), Vantazhni perevezennia v Ukraini, available at: ukrvantage.com [in Ukrainian]
6. Hnennyi, O.M. and Chernova, N.S. (2015), "Assessment of functional wear of freight cars", *Economics Bulletin*, vol. 4., pp. 140–145. [in Ukrainian]
7. Association «Ukrainian Logistics Alliance» (2018), Ekspres-analiz, available at: <https://logisticsmanagement.files.wordpress.com/2018/07/d0b6d0b4d0bfd183d0b1d0bbd0b8d0bad0b0d186d0b8d18f-2.pdf> [in Ukrainian]
8. Government portal (2019), Z 20 lystopada 2019 roku zaboroneno vvezennia zastariloho rukhomoho skladu, shcho pokhodyt z RF, available at: <https://www.kmu.gov.ua/news/z-20-listopada-2019-roku-zaboroneno-vvezennya-zastarilogo-ruhomogo-skladu-shcho-pohodit-z-rf-vladislav-kriklij> [in Ukrainian]
9. Official site of the Antimonopoly Committee of Ukraine (2018), Zvit pro rezultaty doslidzhennia rynku perevezennia vantazhiv zaliznychnym transportom za 2017-2018 roky, available at: <http://www.amc.gov.ua/amku/control/main/uk/publish/article/147001;jsessionid=F485C5884872E3BAC47CE45D8E77C3B1.app2> [in Ukrainian]
10. Kyrylenko, O.M. (2016), "Peculiarities of the activity of railway rolling stock operators taking into account the functioning of inactive sections", *Economics Bulletin*, vol. 3., pp. 108–112. [in Ukrainian]
11. Kozachenko, D.M. (2016), "Development of a competitive environment in the railway market", *Ukrainska zaliznytsia*, vol. 9 (39), pp. 46–50. [in Ukrainian]
12. GMK Center (2019), Koly potribna shvydkist: onovlennia vahonnoho parku chas systematyzuvaty, available at: <https://gmk.center.ua/posts/koli-potribna-shvydkist-onovlennya-vagonnogo-parku-chas-sistematyzuvati/> [in Ukrainian]
13. Information service "Industrial cargo" (2019), Koly potribna shvydkist: onovlennia vahonnoho parku chas systematyzuvaty, available at: <https://event.promgruz.com/uairailways/2020/02/13/lokomotyvnyi-park-promyslovykh-pidpriemstv-modernizatsiia-chy-onovlennia/> [in Ukrainian]

14. Martseniuk, L.V. (2011), "Analysis of the market of operator services and prospects for their development in Ukraine", Zbirnyk naukovykh prats Dnipropetrovskoho natsionalnoho universytetu zaliznychnoho transportu imeni akademika V. Lazariana. Problemy ekonomiky transportu, vol. 2. – pp. 94–100. [in Ukrainian]
15. Pryvatni vahony: yak stymuliuvaty biznes na dopomogu «Ukrzaliznytsi» (2018), available at: <https://mind.ua/openmind/20182354-privatni-vagoni-yak-stimulyuvati-biznes-na-dopomogu-ukrzaliznici> [in Ukrainian]
16. Pshinko, O.M. Barash, Yu.S. and Martseniuk L.V. (2015), "Управління вантажними вагонами компаній-операторів в умовах реформування залізничного транспорту України": монографія Дnipropetrovskoho natsionalnoho universytetu zaliznychnoho transportu imeni akademika V. Lazariana, P. 147. [in Ukrainian]
17. Official site of the "Ukrzaliznytsia" (2019), Stavky platy za vykorystannia vlasnykh vahoniv pereviznyka AT «Ukrzaliznytsia», available at: https://www.uz.gov.ua/cargo_transportation/dogtariffs/ [in Ukrainian]
18. Official site of the Center for transport strategies (2020), Stagnacziya ili innovacziy? Vagonostroiteli poshli na spad, available at: https://cfts.org.ua/articles/stagnatsiya_ili_innovatsii_vagonostroiteli_poshli_na_spad_1625/113872 [in Russian]
19. TOV UZ KARHO VAHON (2018), available at: https://youcontrol.com.ua/ru/catalog/company_details/42598807/ [in Ukrainian]
20. UZ skryto povyshaet tarify na gruzoperevozki: pochemu e`to dolzhno volnovat` ukraincey (2018), available at: <https://112.ua/statji/uz-skryto-povyshaet-tarify-na-gruzoperevozki-pochemu-eto-dolzhno-volnovat-ukraincey-458499.html> [in Russian]
21. UZ sozdala operatora gruzovykh vagonov UZ CargoWagon (2018), available at: <https://ports.com.ua/news/uz-sozdala-operatora-gruzovykh-vagonov-uz-cargo-wagon> [in Russian]
22. Chas zmin. Yak zaliznytsia perezhyla rik i choho chekaty v nastupnomu (2018), Rail Insider, vol. 4, available at: <https://drive.google.com/file/d/1G9EvtSoAkYL6LhfE48CKRq6lrznDulhF/view> [in Ukrainian]
23. Rehionalna filia «Prydniprovska zaliznytsia» AT «Ukrzaliznytsia» (2018), available at: <https://dp.uz.gov.ua/ukr/news/?id=3505> [in Ukrainian]

Стаття надійшла до редакції: 29.10.2020

Received: 2020.10.29