

## **ОСОБЛИВОСТІ ЕКОНОМІКИ ПРИРОДНО-МОНОПОЛЬНИХ СЕГМЕНТІВ ТРАНСПОРТНОГО КОМПЛЕКСУ УКРАЇНИ**

**Райчева Лариса Іванівна**

*кандидат економічних наук, доцент,  
доцент кафедри економіки і міжнародних економічних відносин,  
Міжнародний гуманітарний університет, м. Одеса*

Транспортна галузь розглядається як комплексна система, в якій окремі види транспорту та суміжні види діяльності взаємодіють між собою та з іншими секторами економіки. Крім того, транспортний комплекс виступає як підсистема національної економіки, оскільки він має тісні коопераційні зв'язки з іншими секторами господарства. Наприклад, транспортне обслуговування є необхідним для забезпечення потреб промисловості, сільського господарства, торгівлі та інших галузей економіки у доставці сировини, товарів та послуг.

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

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

альтернативних транспортних маршрутів або лобіювання змін в правовому середовищі.

В організації системи державного регулювання транспортних монополій мають брати участь різні заінтересовані сторони, а саме [1, с. 20]:

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

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

- професійні спілки – їх роль полягає у захисті прав працівників транспортних підприємств – монополістів, включаючи умови праці, заробітну плату та соціальні гарантії. Вони можуть брати участь у колективних переговорах та укладанні угод з керівництвом монополії.

Залучення цих сторін до процесу державного регулювання забезпечує більш широкий спектр поглядів та інтересів, що може сприяти прийняттю більш об'єктивних та ефективних рішень, а також забезпеченню більшій легітимності та підтримки регуляторної політики.

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

У разі, якщо усунення природньо-монопольного сегменту є неможливим або ускладненим, ефективне державне управління може стати необхідним. Це може включати в себе різні заходи регулювання, такі як встановлення тарифів, контроль за якістю послуг та наданням прав конкурентам на ринку. Основна мета такого управління полягає в забезпеченні інтересів споживачів та ефективного функціонування ринку. У зведеному переліку суб'єктів природних монополій України станом на 30.06.2022 знаходилося 398 підприємств, у т.ч. 25 із них у сфері транспортної інфраструктури. У складі і структурі суб'єктів

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

Процеси демонополізації транспортних підприємств ґрунтуються на переході від єдиного до диференційованих тарифів без зміни обсягів перевезень, який забезпечить покращення фінансових результатів у разі менших індивідуальних витрат порівняно з середньогалузевими. Сукупний прибуток підприємств транспортного комплексу за умов тарифної диференціації може зменшитися порівняно з єдиним тарифом, в основі якого лежать витрати підприємств, що перевищують середньогалузеві. Антимонопольне державне регулювання має забезпечити симетричний розподіл інформації між виробниками транспортних послуг та їх споживачами в частині встановлення конкурентних транспортних тарифів.

#### **Список використаних джерел:**

1. Мельников С.В. Стратегічна взаємодія у просторовій дуополії в умовах транспортної монополії. *Розвиток транспорту*. 2022. Вип. 1. С. 9–21.