

інфраструктура не може в повній мірі задовольнити потреби клієнтів [2].

Такі непродуктивні простой призводять до збільшення вартості транспортування вантажу залізницею, до додаткових експлуатаційних витрат, а також до невчасного надходження вантажу до вантажовідправників і можливо до штрафів за невчасну доставку.

Одним із варіантів вирішення проблеми пропуску вагонів на прикордонних станціях є раціональне розподілення навантажених вагонів на станціях на шляху слідування до прикордонної станції.

Таким чином, актуальною задачею є удосконалення технології просування вантажу залізницею з різних напрямків до прикордонної станції з урахуванням всіх випадкових подій, які виникають під час організації процесу перевезення вантажу від вантажовідправників до вантажоодержувачів. Це дозволить усунути затримки в перевезеннях при мінімальних експлуатаційних витратах.

[1] "Укрзалізниця" обмежила перевезення вантажів у країни Європи через черги на кордоні.-
Режим доступу : <https://biz.censor.net/n3339311>

[2] Залізнична логістика України: що змінила війна і до чого готуватися в піковий період сезону?.-Режим доступу: <https://www.apk-inform.com/uk/exclusive/opinion/1526708>

УДК 351:332:021

ЗАЛІЗНИЦЯ, ЯК ОСНОВА БЕЗПЕКИ ДЕРЖАВИ

RAILWAY AS THE BASIS OF STATE SECURITY

канд. екон. наук М.В. Косич, канд. екон. наук О.Ю. Александрова
Український Державний університет залізничного транспорту

PhD (Econ.) M.V Kosych, PhD (Econ.) O.Y Aleksandrova
Ukrainian State University of Railway Transport, Kharkiv, Ukraine

Нестабільне економічне становище в країні, зазвичай, характеризується високим рівнем монополізму, коли підприємства-монополісти мають можливість збільшувати прибуток не за рахунок оптимізації виробництва, а за рахунок підвищення цін. Проте є певні сектори економіки, де найефективніше функціонування одного виробника – це так звані природні монополії, прикладом якої є залізниця. Загальна довжина залізничних шляхів в нашій країні складає 22 тисячі кілометрів, де працює 230 тисяч. Перед Чемпіонатом Європи з футболу в покращення стану колій та вагонів вклали 700 мільйонів євро - тож українська залізниця сьогодні має відносно сучасний вигляд [1].

Закон України «Про природні монополії» [2] дає у першому розділі (ст.1) визначення цього поняття. Природна монополія - стан товарного ринку, при якому задоволення попиту на цьому ринку є більш ефективним за умови відсутності конкуренції внаслідок технологічних особливостей виробництва (у зв'язку з істотним зменшенням витрат виробництва на одиницю товару в міру збільшення обсягів виробництва), а товари (послуги), що виробляються суб'єктами природних монополій, не можуть бути замінені у споживанні іншими товарами, у зв'язку з чим попит на цьому товарному ринку менше залежить від зміни цін на ці товари, ніж попит на інші товари (послуги).

Спираючись на це визначення та роль природних монополій можна сформулювати їх основні характеристики:

1) Економія від масштабу виробництва. Технологічні особливості виробництва у цих галузях визначають створення мережових структур з високими постійними витратами, що призводить до виникнення позитивного ефекту масштабу та зниження середніх витрат виробництва у довгостроковій перспективі. Збільшення споживачів цієї послуги, виробленої єдиним підприємством (однієї залізницею), знижує середні витрати виробництва.

2) Обмеження конкуренції. Для деяких галузей чи сфер діяльності виробництво товарів та послуг ефективно лише за відсутності конкуренції внаслідок наявності особливих технологічних умов виробництва. Все це в результаті призводить до того, що в галузях, де існує природна монополія, як правило, одна фірма задовольняє загальний попит споживачів на ринку цього товару (послуги). Перешкодою конкуренції також є значний розмір первісних інвестицій, визначений технологічною складовою.

3) Низька цінова еластичність попиту продукції. На продукцію природних монополій існує стійкий попит у довготривалому періоді, від споживання якої не можна відмовитися повністю через неможливість повноцінної заміни їх товарами-субститутами. Тому, навіть за значної зміни ціни попит залишиться майже незмінним, і еластичність буде близька до нуля.

4) Належність до галузей, які виробляють продукцію громадського користування. Суспільний розподіл праці призвів до формування інфраструктурних галузей (галузей, які виробляють продукцію громадського користування). Такі галузі виробляють продукцію, які мають колективний характер споживання, вони життєво необхідні великому колу споживачів і неможливе відключення останніх внаслідок несвоєчасної сплати. У цих галузях можна виділити природні монополії, які виробляють суспільні блага, що визначають суспільний добробут та розвиток національної економіки.

5) Державне регулювання. Природні монополісти, зазвичай, перебувають у державній власності, а за приватної (змішаної) власності їх

діяльність регулюється державою для збільшення суспільної корисності.

Однак з плином часу розуміння сутності монополії змінилося від негативного положення ринку, яке обмежує конкуренцію, з негативними наслідками, до формування громадських вигод. Так, наприклад, у перші місяці війни "Укрзалізниця" перетворилась на найважливішу логістичну компанію країни. "Укрзалізниця" організувала роботу евакуаційних рейсів, які майже за три місяці вивезли понад 10 % населення у безпечніші регіони. На Захід країни залізничники безкоштовно вивезли майже 4 мільйони українців та близько 500 тисяч українців потягами евакуювалися закордон [3]. Дане підприємство безпосередньо рятувало життя населенню країни, тому що внаслідок бойових дій не функціонує повітряний та водний транспорт, автомобільний транспорт не міг ефективно працювати, особливо на сході та півдні України.

За місяці війни залізниця проявила себе дуже міцною та такою, що швидко пристосовувалася до реальних обставин. Залізнична мережа дуже розгалужена, і коли бомбардували одні ділянки, доволі швидко вдавалось прокладати інші маршрути [4]. Залізницею доставляється зброя та гуманітарні вантажі по всій країні. За березень-квітень 2022 року пасажирськими поїздами перевезено майже 10 тис. тонн гуманітарної допомоги [5].

Також «Укрзалізниця» разом з міжнародною медичною гуманітарною організацією «Лікарі без кордонів» обладнали вісім вагонів під новий евакуаційний медичний потяг, який впродовж останнього місяця перевіз понад 300 цивільних пацієнтів та членів їхніх родин із зон бойових дій [6].

Таким чином, сьогодні залізниця є фундаментом національної безпеки в країні.

[1] <https://www.dw.com/uk/ukraina-doliu-viiny-vyrishuic-zaliznytsia/a-61738803>

[2] Про природні монополії: Закон України від 01.01.2022 р. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1682-14#Text>

[3] https://24tv.ua/zalishitsya-tilki-odin-ukrzeliznitsya-pripinyaye-kursuvannya_n1979536

[4] <https://www.dw.com/uk/ukraina-doliu-viiny-vyrishuic-zaliznytsia/a-61738803>

[5] https://uz.gov.ua/press_center/up_to_date_topic/page-10/582563/

[6] <https://zaxid.net/news/>