

Кіберспортмени працюють на клуби, отримують заробітну плату та призові на змаганнях. Професійні гравці не мають привілеїв перед рядовими гравцями. Тому вони, як і вболівальники, є покупцями гри та її доповнень.

Клуби займаються менеджментом кіберспортменів. Прибуток надходить від спонсорів-брендів, компенсації від розробників гри, процент від призових на змаганнях, продажів фанатського мерчендайзу, реклами букмекерів, ексклюзивність стрімінгових платформ.

Організатор змагань виплачує призові клубу та кіберспортсменам за рахунок ексклюзивності стрімінгової платформи, продажу квитків, реклами гри, брендів та букмекерів.

Стрімінгові платформи та телеканали капіталізуються шляхом продажу вболівальникам підписки на ексклюзивний контент, просування нових ігор від розробника та вбудованої реклами.

Кіберспортивні засоби масової інформації монетизують свій контент за рахунок рекламних інтеграцій з брендами та букмекерами. Також ЗМІ є основним інструментом маркетингової комунікації нових кіберспортивних дисциплін та турнірних операторів.

Фірми-спонсори та букмекерські контори інвестують в кіберспортивні клуби та турнірних операторів. Також вони замовляють статті в ЗМІ, за рахунок чого налагоджують комунікацію з лояльною до реклами аудиторією [2].

Ці суб'єкти формують власну екосистему, яка дозволяє монетизувати інтерес людей до ігор у кіберпросторі. Займаючись цим ринком під час свого становлення учасники екосистеми можуть впливати на траєкторію ринку. Будь-які інвестиції привертають увагу вболівальників, які шанують розвиток індустрії [3]. Найбільш прибутковим учасником ринку є розробник гри, оскільки кіберспорт в цілому просуває його продукт. Далі йдуть кіберспортивні клуби та організатори, так як мають найбільшу кількість шляхів капіталізації. Для вдалого інвестування в ринок кіберспорту варто налагодити комунікацію з аудиторією через максимальну кількість суб'єктів ринку.

1. Hunter S. *Digital Natives: The Rise of Esport*. URL: <https://www.parksassociates.com/bento/shop/samples/Parks%20Assoc%20Digital%20Natives%20Rise%20of%20Esports%20TOC.pdf>
2. Warman P. *The eSports Economy*. URL: [http://www.igamingbusiness.com/sites/igamingbusiness.com/files/Newzoo\\_eSports\\_iGaming\\_Webinar.pdf](http://www.igamingbusiness.com/sites/igamingbusiness.com/files/Newzoo_eSports_iGaming_Webinar.pdf)
3. Arkenberg C. *Esports graduates to the big leagues*. URL: [https://www2.deloitte.com/content/dam/insights/us/articles/4677\\_eSports/4677\\_eSports.pdf](https://www2.deloitte.com/content/dam/insights/us/articles/4677_eSports/4677_eSports.pdf)

**Л.І. ЧЕРНОБАЙ, Х.Р. ЧЕРКАС**

Національний університет "Львівська політехніка"

## **РЕФОРМУВАННЯ ЗАЛІЗНИЧНОЇ ІНФРАСТРУКТУРИ АГРОПРОМИСЛОВОГО КОМПЛЕКСУ: СВІТОВИЙ ДОСВІД ТА ВІТЧИЗНЯНІ РЕАЛІЇ**

© Чернобай Л.І., Черкас Х.Р., 2018

Агропромисловий сектор України щорічно приносить 9-13% до валової доданої вартості країни, є основним накопичувачем державного бюджету, що формує частку в середньому 20% від загального бюджету [1]. Таким чином, можна припустити, що саме результати роботи АПК на сучасному етапі розвитку національної економіки сприятимуть стабілізації економічної ситуації та сформуєть передумови виходу країни на презентабельний рівень на міжнародному ринку.

Незважаючи на лідерські позиції в структурі національної економіки України та значному експорті продукції агропромислового комплексу, в країні спостерігається середній рівень розвитку логістичної складової даного сектору у порівнянні зі світовими стандартами (наприклад, за 2016 рік даний показник знаходився на 80 місці зі 160 країн [2]). За регіональними

показниками логістика українського агропромислового сектору є гіршою за логістику таких країн світу як Чехія, Польща та Румунія.

За [3], поточні витрати на переміщення зерна з ліфтів біля ферм до портів Чорного моря приблизно на 40% перевищують аналогічні витрати у Франції та Німеччині та приблизно на 30% більші, ніж аналогічні витрати в США. Тобто, експортна зернова логістика та перевезення у порівнянні з такими ж послугами європейських країн на 20 дол. США/ тонна дорожча. Як наслідок, вітчизняні виробники зерна втрачають близько 600 млн. доларів щорічно

Наведена інформація вказує на те, що в країні гостро постала необхідність реформації логістичної сфери діяльності агропромислового комплексу для виведення даного сектору на якісно новий конкурентоспроможний рівень, зменшення витрат на транспортування товарів, а також збільшення прибутковості даного сектору, що, в свою чергу, призведе до розвитку вітчизняної економіки.

За даними Держстату у 2017р. відбулося зниження обсягів залізничних перевезень на 1,4% в порівнянні з 2016р. У структурі вантажних перевезень приріст спостерігався лише у перевезеннях будівельних матеріалів і зернових вантажів. «Завдяки високому врожаю сезону 2016/17рр. обсяг навантаження зернових залізничним транспортом в 2017р. оновив рекорд і досяг показника, який на 11,9% більше, ніж в попередньому році. Частка перевезень зернових в загальній структурі залізничного транспортування продовжувала збільшуватися і в результаті зросла до 10,5%. Така тенденція збільшує важливість присутності зернових вантажів на залізниці й посилює необхідність враховувати інтереси відправників агропродукції», — зазначає аналітик фрахтового ринку Максим Харченко. Середньомісячні обсяги навантаження зернових в 2017 році зросли до 3 млн тонн, в порівнянні з торішнім показником в 2,7 млн тонн, що було досягнуто через високі темпи експорту в першій половині року.[4]

Для адекватної оцінки ситуації на ринку України, а також прийняття раціональних рішень щодо оптимізування залізничних перевезень продукції АПК необхідними передумовами є:

- аналізування вітчизняних теоретичних та прикладних розробок у сфері формування, застосування та розвитку логістичних інфраструктур;
- вивчення світової практики вискоелективних логістичних інфраструктур у сфері агропромислового комплексу національних економік.

Реформування логістичної інфраструктури агропромислового комплексу України необхідно здійснювати в кількох напрямках, адже саме поняття є системною одиницею і передбачає реформацію усіх складових даної інфраструктури.

Одним з найважливіших елементів реформування логістики в агропромисловому комплексі України є реформування залізничної інфраструктури. Українська залізнична інфраструктура, як правило, є застарілою, з високим рівнем зносу та суттєвими витратами на ремонти, а вузькі місця в роботі сповільнюють і перешкоджають перевезенню сільськогосподарських та інших вантажів у різних місцях, у тому числі і у важливі чорноморські порти.[3] До особливостей фінансування залізничної інфраструктури в країнах Європи слід віднести державні субсидії. Як правило, ці субсидії надаються для будівництва інфраструктури, обслуговування інфраструктури та пасажирських перевезень, і вони можуть фінансуватись як з місцевого, так і державного бюджетів. Проте, в Україні система державного субсидіювання на сьогодні не розвинена, що зумовлює втрату конкурентоспроможності залізничних перевезень. Окрім цього, Україна займає останнє місце за показниками загальних субсидій на потяг для вантажних перевезень та загальних субсидій для пасажирських перевезень. Мало хто буде заперечувати твердження про те, що існують недоліки та витрати на державне субсидування залізниць, включаючи зменшення стимулів до підвищення ефективності операцій, утруднення розмежування субсидій на інфраструктуру від субсидій на операційну діяльність, суперечки щодо джерела фінансування для надання різних субсидій для різних потреб, втрат добробуту домашніх господарств та економічні спотворення з податків та зборів, а також альтернативна вартість державних коштів. Тим не менш, відсутність реальних кроків з реформування даної логістичної інфраструктури, зумовлює доцільність застосування

деяких видів державних субсидій з метою усунення вузьких місць. Це дозволить покращити умови ведення експортної діяльності фермерів в межах національної економіки України.

Наступною вагомою проблемою у логістичній структурі агропромислового комплексу України є незадовільний стан спеціалізованого рухомого складу, що використовується для транспортування сільськогосподарської продукції як на території України, так і за її межами. Чотири п'ятих рухомого складу, що використовуються для перевезення сільськогосподарських вантажів, належить державній монопольній залізничній компанії "Укрзалізниця", більша частина якої повністю амортизована (30+ років, близько однієї третини флоту), або буде замортована продовж наступних десяти років (21-30 років, більше половини флоту). [3] Додаткова проблема, пов'язана з загальною нестачею рухомого складу в Україні, полягає у відсутності цінової гнучкості використання існуючого інвентаря [3]. За оцінками уряду заміна застарілих вантажних вагонів та локомотивів на найближчі кілька років потребуватиме 2 – 4 млрд. доларів США (за оцінками Міністерство інфраструктури у 2015р. та 2017р.), тоді як Світовий банк (за оцінкою у 2015р.) вважав, що розмір інвестиції для пом'якшення поточного та майбутнього дефіциту рухомого складу сільськогосподарського транспорту в Україні складатиме 640 млн. дол. США . Одним із шляхів вирішення проблеми могло б стати запровадження стимулів для виділення дефіцитних автомобілів у періоди пікового попиту. Міністерство інфраструктури України (2017 р.), в рамках Національної транспортної стратегії України 2030 р. стверджує, що Укрзалізниця потребує 6 – 7 млрд. дол. США на ремонт та удосконалення інфраструктури.

Ідентично до парку рухомого складу, інфраструктура країни є старою, знеціненою і взагалі нездатна співпрацювати з попитом на ринку. На відміну від більшості європейських країн Україна має в основному нереформовану та неструктуровану систему залізниць. [5,6] Довготривалі державно-монопольні залізниці були внутрішньо реорганізовані, а законодавчі пропозиції та ініціативи щодо реорганізації обговорювалися протягом багатьох років, але досі вертикально інтегрована монополія залишається.

У Європі більшість країн обрали одну з двох пов'язаних "моделей", обидві з яких стосуються конкуренції в операційній діяльності на залізничних шляхах, зберігаючи при цьому трасу та сигнальну мережу як "природну монополію". За моделлю стороннього доступу діюча вертикально інтегрована залізнична компанія повинна відкрити мережу незалежним неінтегрованим компаніям, що здійснюють перевезення, які будуть конкурувати за торгівлю з наявним вищим керівництвом. Ця модель реформування зберігає економію вертикальної інтеграції чинного оператора, але ризикує створювати стимули для дискримінації незалежних компаній, що провадять діяльність, на користь власних поїздів за рахунок вертикально інтегрованого розпорядника. Звертаючись до таких стимулюючих питань, модель вертикального поділу вимагає, щоб оператор інфраструктури (державне підприємство у минулому), відмовився від рухомого складу і виступав виключно як постачальник доступу до мережі та послуг. В обох випадках встановлення умов доступу є важливою та складною частиною завдання. [3,7,8]

Третя модель реформ, обрана низкою країн Америки, окрім країн Європи, вимагає розподілу існуючої системи на невелику кількість незалежних залізничних компаній, які підтримують як вертикальну інтеграцію, так і виняткове право самостійно керувати рухомим складом. Інфраструктура, конкуруючи з іншими залізничними компаніями через паралельні маршрути, а також із ключовими центрами перевезень формують модель горизонтального поділу. Таку модель інфраструктури США і Канада впровадили серед таких країн як Аргентина, Бразилія та Мексика в 1990-х роках.

Вітчизняні реформатори розглянули всі три моделі реструктуризації в 1990-х і 2000-х роках, а в 2015р. Міністерство інфраструктури запровадило, а Верховна Рада ухвалила законодавство, яке би відкрило систему для створення незалежних перевізників, а також дозволила Укрзалізниці продовжувати працювати з існуючим рухомим складом. Таким чином було запропоновано власну модель. Проте, на сьогоднішній день не було здійснено жодних конкретних кроків для впровадження розроблених рішень.

Успіхи інших країн в реформуванні логістичної інфраструктури в частині залізничних перевезень демонструють потенційні можливості для України. Так, в США вибір моделі горизонтального поділу призвів до створення вертикально інтегрованих залізничних компаній. Частина з них володіють своєю інфраструктурою доріг, інші контролюють її через довгострокові франшизи, інвестуючи мільярди доларів на обслуговування та вдосконалення своїх мереж. Додатковим економічним результатом від реформування стали кошти, отримані урядами деяких країн у проведенні торгів на правах франчайзингу. [6] На відміну зазначеного, надто застаріла залізнична інфраструктура України характеризується вузькими місцями, які частково зумовлені відтермінуванням технічного обслуговування, що може негативно вплинути на приплив приватних інвестицій. [9]

В країнах колишнього соціалістичного табору Центральної та Східної Європи впровадження вертикального розподілу або режиму доступу сторонніх осіб призвело до виникнення численних приватних компаній, які працюють у сфері рухомого складу та конкурують із бізнесом вантажовідправників.

Отже, реалізація низки реформ як єдиної загальної системи удосконалення логістичної інфраструктури в частині залізничних перевезень є передумовою виходу на якісно новий рівень у сфері міжнародного співробітництва на світовому ринку агропромислової продукції, забезпечить привабливість для притоку іноземного капіталу на територію країни та сприятиме розвитку національної економіки загалом.

1. *Концепція Державної цільової програми розвитку аграрного сектору економіки на період до 2020 року/ Електронний ресурс/ Режим доступу / <http://www.minagro.gov.ua/node/16822> .*
2. *World bank group / Електронний ресурс/ Режим доступу / <https://openknowledge.worldbank.org/handle/10986/24598>*
3. *Grain, Exports, and Logistics in Ukraine*
4. *Russell Pittman and Larysa Nekrasenko / Електронний ресурс/ Режим доступу / <https://www.aeaweb.org/conference/2018/.../Z32SQEKe>*
5. *Agravery / Електронний ресурс/ Режим доступу / <http://agravery.com/uk/posts/show/zaliznicni-perevezenna-zernovih-v-2017-zrosli-do-3-mln-tonn>*
6. *Reforming and Restructuring Ukrzaliznytsia: A Crucial Task for Ukrainian Reformers/ Електронний ресурс/ Режим доступу / <https://ideas.repec.org/p/pramprapa/76028.html>*
7. *Royalty stacking in the U.S. freight railroads: Cournot vs. Coase / Електронний ресурс/ Режим доступу / <https://ideas.repec.org/p/pramprapa/78249.html>*
8. *Russian Railways Reform and the Problem of Non-Discriminatory Access to Infrastructure / Електронний ресурс/ Режим доступу / [https://papers.ssrn.com/sol3/papers.cfm?abstract\\_id=554937](https://papers.ssrn.com/sol3/papers.cfm?abstract_id=554937)*
9. *Will the Train Ever Leave the Station? The Private Provision of Freight Railway Service in Russia and Central and Eastern Europe / Електронний ресурс/ Режим доступу / <https://ideas.repec.org/p/doj/eagrap/200705.html>*
10. *Economic and legal grounds for investment in development of transport infrastructure / Електронний ресурс/ Режим доступу / <http://stp.diit.edu.ua/article/view/92614>*