УДК 339.13

ОЦІНКА РИНКУ ТРАНСПОРТНИХ ПОСЛУГ УКРАЇНИ

О. М. Загурський

Національний університет біоресурсів і природокористування України, Україна.

Кореспонденція автора: zagurskiy_oleg@ukr.net

Історія статті: отримано – лютий 2019, акцептовано – травень 2019.

Бібл. 16, рис. 0, табл. 3.

Анотація. Формуючи стратегію розвитку та функціонування вітчизняних галузевих ринків необхідно підтримувати як суверенітет держави так і сприяти інтеграції економіки країни в світову господарську систему. Особливо це стосується розвитку експорту транспортних послуг шляхом створення умов для залучення транзитних вантажопотоків на територію України.

В статті розглянуто методичні підходи щодо факторів підвищення конкурентоспроможності господарюючих суб'єктів на ринку транспортних послуг в Україні. Серед основних визначено ринкові позиції господарюючих суб'єктів ринку (наявність потенційних конкурентів, ціни, якість) та рівень попиту на ринку (об'єм ринку, платоспроможність споживачів). Оцінено ступінь монополізації, концентрації та конкуренції ринку транспортних послуг.

Результати дослідження свідчить про важливе значення транспортної галузі для економіки країни. Аналіз ринку транспортних послуг показав, що він оптимально конкурентний, має низький ступінь концентрації (коефіцієнта концентрації CR_5 – 2,3%) і влади найбільших логістичних компаній (індекс HHI ($0,8 \leq 1000$)), що характеризує його як досконалий з високим рівнем конкуренції.

Ключові слова: ємність, концентрація, конкурентоспроможність, монополізація, ринок, транспортні послуги.

Постановка проблеми

Підпорядкування інститутам, що контролюють економіку й визначають основні правила обміну на ринку транспортних послуг, змінює як основні принципи функціонування ринку, засновані на рівності та досконалості конкуренції так і саму його структуру. У стабільні періоди розвитку суспільства, коли правила відомі і беззаперечно виконуються більшістю економічних агентів, результати взаємодій на цьому ринку, як правило, взаємовигідні й передбачувані для всіх учасників. Інша ситуація формується на ринку в періоди політичних або економічних змін. У такі часи ринкові агенти, вступаючи в нові форми взаємодій з метою

виробництва іншого економічного або соціального порядку, намагаються виробити й нові правила, що відповідають їх власним інтересам і разом з тим, будучи невідомими для інших учасників, стають неефективними для більшості учасників ринку.

Дослідження теоретичних та методологічних аспектів розвитку галузевих ринків, механізмів їх управління та моделей розвитку в глобалізованій економіці стає все більш актуальним. Адже формуючи стратегію розвитку та функціонування вітчизняних галузевих ринків необхідно з одного боку відповідати важливому принципу суверенітету держави, а з іншого нагальною на сьогодні є необхідності інтеграції економіки країни в світову господарську систему.

Особливо це стосується розвитку експорту транспортних послуг шляхом створення умов для залучення транзитних вантажопотоків на територію України, розширення географії перевезень та проведення узгодженої транспортної політики з країнами ЄС.

Аналіз останніх досліджень

Вирішенню проблеми врахування галузевих особливостей при оцінюванні конкуренції на ринку присвячено праці вітчизняних і закордонних вчених. А. І. Ігнатюк [1], В. Ландес і Р. Познер [11], Н. С. Носової [3], М. Портера [4], М. Хірші [10], Г. М. Филук [7] та ряду інших авторів.

Шинкаренко В. Г. та Лазарєва Т. Є. пропонують на етапі аналізу факторів конкуренції в автотранспортній галузі здійснювати прогнозування розвитку конкуренції на ринку на основі оцінок зміни дії кожного з факторів. Прогнозна оцінка зміни дії фактора відповідає таким бальним оцінкам: «+1» - дія фактора буде посилюватися, «0» - залишається стабільним, «-1» - буде слабшати. На основі отриманих оцінок прогнозування розвитку кожного фактора визначається середньозважена оцінка прогнозування розвитку сил конкуренції [6].

Проте, не зважаючи на значну кількість напрацювань з проблеми конкуренції на галузевих ринках не обійшлося визначити, що транспортний ринок і особливо ринок вантажних перевезень досліджені недостатньо.

Мета досліджень

Метою роботи є аналіз методичних підходів щодо визначення факторів підвищення конкурентоспроможності господарюючих суб'єктів на ринку транспортних послуг в Україні, оцінка ступеня монополізації, концентрації та конкуренції даного ринку.

Результати досліджень

Конкуренція в ринкових умовах виконує ряд важливих функцій – по-перше, спонукає до підвищення ефективності дії ринкових інститутів (наприклад, приватної власності), адже за даного розподілу власності може існувати багато станів конкурентної рівноваги, які відрізнятимуться системою цін та застосовуваними виробничими процесами [8]; по-друге, допомагає ринковим агентам адекватно сприймати сигнали ринку.

З цього приводу Д. Норт зазначає, що «ключовою для інституціональних змін є безперервна взаємодія між інституціями й організаціями в економічному середовищі з його рідкісністю і, отже, конкуренцією» [2, с. 3]. У результаті такої взаємодії породжується три типи інститутів конкуренції: обмежувальні, контрольні та стимулюючі. Дія перших спрямована на обмеження проявів монополізму, других – на контроль за якістю продукції, третіх – на стимулювання інвестування різних форм інновацій (технічних, технологічних, організаційних та інших).

Досліджуючи галузеві ринки слід враховувати, що підприємства за багатьох інших обставин перебувають під впливом як мінімум двох сил: прямих конкурентів і споживачів. Тому при аналізі справедливо використовувати саме асиметрію інформації між продавцем і покупцем про параметри ринку. Оскільки в за такого сценарію є можливим проводити комплексний аналіз ринку і виробляти ефективну державну політику з конкурентної взаємодії господарюючих суб'єктів ринку.

Вибір ключових параметрів ринку при дослідженні визначається факторами, що впливають

на процес ціноутворення в умовах конкуренції. До них відносяться, перш за все, ринкові позиції господарюючих суб'єктів ринку (наявність потенційних конкурентів, ціни, якість) та рівень попиту на ринку (об'єм ринку, платоспроможність споживачів тощо). На наш погляд, даний перелік параметрів є цілком достатнім для посилення конкуренції.

Відповідно аналіз конкурентоспроможності об'єктів, які порівнюються, якщо вони виступають «учасниками конкурентної боротьби» на конкретних ринках має проводитися наступним чином:

- 1) оцінка самого ринку;
- 2) висвітлення його особливостей, які визначають положення учасників на ринку;
- 3) визначення, положення учасників на конкретних ринках.

Поведінка учасників ринку визначається його станом. Серед кількох наявних підходів, що дозволяють охарактеризувати стан ринку, найбільш поширений той, коли характеристику створених відносин представляють як функцію від числа господарюючих суб'єктів, видів діяльності і її масштабів.

Тут, в якості основної характеристики моделі ринку виступає кількість господарюючих суб'єктів і обсягів виробленої продукції, умови рівного доступу до інформації, ідентифікатори споживчих властивостей продукції, її однорідні і неоднорідні властивості, інституціональні умови господарювання, що виражаються в можливості здійснення такої діяльності і відсутності заборон та бар'єрів входження.

Ступінь монополізації та концентрації ринку в економічній літературі оцінюється за допомогою низки коефіцієнтів.

П. Хадвика і В. Доу серед них визначають показник проникнення або рівень місткості ринку (у відсотках) наприклад як частина ринку транспортних послуг в загальному ВВП країни [9, с. 45].

$$\eta_{ВП} = ВП / ВВП * 100\%$$

Цей показник визначає важливість транспортних послуг в економіці країни.

Таблиця 1. Показники рівня місткості ринку транспортних послуг 2012-2016 роки.

Table 1. Indicators of the level of capacity of the transport services market 2012-2016.

Рік	2012	2013	2014	2015	2016
ВВП (млн. грн.)	1459096	1522657	1586915	1988544	2385367
ВП (млн. грн.) – Транспорт, складське господарство, поштова та кур'єрська діяльність	222425	231003	217287	295634	341938
$\eta_{ВП}$ ринку транспортних послуг, %	15,2	15,2	13,7	14,9	14,3

Джерело: розраховано за даними Статистичного щорічника України за 2017 рік Державна служба статистики України 2018 р.

Значення даного показника для транспорту, складського господарства, поштової та кур'єрської діяльності за період 2012-2016 років доволі високе і становить від 13,7 % до 15,2%. Тобто кожна сьома гривня ВВП зароблена в транспортній та поштовій

галузях економіки країни, що свідчить про достатньо високий рівень місткості ринку транспортних послуг і велике значення для економіки України самої транспортної галузі.

М. Хірші [10] серед показників структури

товарного, а К. Сус – транспортного ринку [14] серед основних показників монополізації ринку визначають індекс концентрації ринку CR (concentration ratio), який розраховується за допомогою питомої частки суб'єктів господарювання на ринку.

Він показує у відсотках або частках долю лідерів на ринку.

$$CR_k = \sum_{i=1}^k Y_i$$

де Y_i – ринкова частка i -ї фірми; k – число фірм, для

яких вираховується цей показник.

Показник дозволяє розраховувати концентрацію ринку за обсягами робіт або розмірами активів найбільших перевізників, при цьому ігноруючи результати діяльності всіх інших учасників ринку. Якщо значення індексу близьке до 100 %, то ринок визнається монопольним, а якщо воно наближається до нуля, то – конкурентним.

Оцінка рівня сконцентрованості ринку транспортних послуг України нами проведена за показниками концентрації найбільших п'яти найбільш прибуткові логістичні компанії у 2016 році.

Таблиця 2. Коефіцієнт концентрації для перших п'яти логістичних компаній України у 2016 році.

Table 2. Concentration ratio for the top five logistics companies in Ukraine in 2016.

Логістична компанія	Чистий прибуток. млн. грн	Кі, %
Нова пошта	-223	-
Укрпочта	161	2,1
Вестхім Україна	4	0
Кюне и Нагель	10	0,01
ДХЛ*	16	0,02
Транспортна галузь всього	7408,7	100
Коефіцієнт концентрації		2,3

Джерело: складено автором на основі статистичних джерел

Відповідно проведеним розрахункам у 2016 році значення коефіцієнта концентрації CR_5 2,3%, свідчить про те, що ринок транспортних послуг оптимально конкурентний. Він має низький ступінь концентрації і влади п'яти найбільших логістичних компаній, тобто конкуренція на ньому досконала.

О. Герфіндаль й А. Гіршман запропонували визначати ступінь відхилення доходів компаній від нуля за допомогою дисперсії часток доходів, яку назвали показником ринкової конкуренції або показником конкурентності HNI . Чим більшою є така дисперсія, тим більше різняться між собою компанії. Вона визначається індексом Герфіндаля-Гіршмана, який характеризує кореляційні залежності між обсягами доходів, концентрацією перевізників і розраховується як:

$$HNI = \sum_{i=1}^N K_i^2$$

де: N – повне число гравців на ринку [15].

Вираховується він як сума квадратів ринкових часток, тобто

$$HNI = s_1^2 + s_2^2 + \dots + s_n^2,$$

де s_i – частки продажів фірм в галузі в процентах (відношення обсягу продажів фірми до обсягу всіх продажів в галузі).

Якщо на ринку єдина фірма (монополія), а значить, її частка продажів 100%, то індекс Герфіндаля-Гіршмана дорівнює 10000. Якщо на ринку N фірм з рівними частками, то значення індексу $HNI = 10\,000/N$.

Один з недоліків індексу – він вельми чутливий до специфіки конкретного ринку [11; 12] Другий недолік – індекс концентрації не враховує інші важливі характеристики ринку, такі, наприклад, як витрати входу на ринок, диференціацію продуктів, відмінність у витратах [12].

На практиці у більшості випадків дослідники визначають HNI для перших 10, 20, або 50 гравців на ринку. Решта гравців несуттєво впливає на кінцевий результат HNI .

Таблиця 3. Умови для індексу Герфіндаля-Гіршмана HNI .

Table 3. Conditions for the Herfindahl-Girshman HNI .

Умова	Пояснення і регуляторні можливості щодо злиття і поглинання на ринку
$HNI \leq 1000$	Рівень конкуренції є високим. Злиття і поглинання є дозволеними та безперешкодними.
$1000 \leq HNI \leq 1800$	Конкуренція є слабкою. Злиття і поглинання на страховому ринку є дозволеними для $HNI \geq 1800$, якщо після цього зміни індексу малі $\Delta HNI \leq 50$ і потрібна додаткова перевірка регулюючими органами, якщо зміни індексу є великими $\Delta HNI \geq 100$.
$1800 \leq HNI \leq 10000$	Конкуренція є нерозвиненою.

Враховуючи значення попереднього індексу концентрації ринку CR, який для п'яти провідних логістичних компаній склав 2,3% у розрахунку індексу *HHI* ринку транспортних послуг цілком логічним буде припущення про незначну, а отже приблизно рівну долю всіх учасників цього ринку. Тоді взявши лише кількість ліцензіатів, що вказується на сайті Міністерства транспорту та інфраструктури з надання послуг з перевезення вантажів автомобільним транспортом – 12451 [5], маємо значення індексу

$$HHI = 10000/12451 = 0,8.$$

Що ще раз підтверджує висновки про високий рівень конкуренції на ринку транспортних послуг.

Проте, глобалізація світового товарного обміну призвела до певного скасування системи митного протекціонізму національної промисловості в умовах підвищення рівня відкритості локальних ринків. Вільний обіг товарів і фінансів, накладений на уніфіковане в усьому світі споживання, миттєво ліквідує дефіцит промислових товарів на ринку, легко заповнюючи відставання в розвитку національної промисловості імпортом [16]. А за таких умов товарні галузеві ринки формує як продукція відповідних галузей національних економік так і товари транснаціональних корпорацій.

Висновки

1. Проведена оцінка ступеня монополізації, концентрації та конкуренції ринку транспортних послуг в Україні насамперед свідчить про важливе значення транспортної галузі для економіки країни. У 2012-2016 роках рівень місткості ринку транспортних послуг високий і становить 13,7-15,2%. Значення коефіцієнта концентрації CR_5 – 2,3%, свідчить про те, що ринок транспортних послуг оптимально конкурентний. Він має низький ступінь концентрації і влади найбільших логістичних компаній, що і підтвердив індекс *HHI* ($0,8 \leq 1000$), який характеризує ринок транспортних послуг як досконалий з високим рівнем конкуренції.

Виконане дослідження дозволяє сформулювати принципи оцінки конкурентоспроможності:

- принцип комплексності, що означає, що необхідно оцінити фактори як зовнішнього, так і внутрішнього середовища транспортної організації;
- принцип системності, що передбачає, що в основі оцінки лежить структурований набір взаємозв'язаних оціночних показників, що включає рівень окремого суб'єкта транспортної діяльності, рівень регіону, рівень галузі;
- принцип ієрархічності, що означає що інтегральний показник конкурентоспроможності визначається на основі зведених узагальнюючих показників, які розраховуються за частковими показниками;
- принцип гнучкості – перелік показників, що включаються в оцінку конкурентоспроможності,

може коригуватися в міру зміни статистичної звітності;

– принцип інформаційної забезпеченості, який передбачає, включення в систему оцінки конкурентоспроможності показників, що або входять в систему статистичної звітності, або можуть бути розраховані на основі системи статистичної звітності.

Список літератури

1. *Ігнатюк А. І.* Галузеві ринки: теорія, практика, напрями регулювання: монографія. Київ. ННЦ ІАЕ, 2010. 465.
2. *Норт Д. С.* Пять тезисов об институциональных изменениях. Квартальный бюллетень клуба экономистов. Минск : Пропилей. 2000. Вып. 4. С. 3-15. URL.: <http://old.research.by/pdf/1999n4r01.pdf>.
3. *Носова Н. С.* Конкурентная стратегия кампании, или маркетинговые методы конкурентной борьбы 2-е издание. Москва : ООО «ИТК «Дашков и К°», 2013. 256.
4. *Портер М.* Международная конкуренция. Москва : Международные отношения, 1993. 896.
5. Статистичні дані по галузі автомобільного транспорту <https://mtu.gov.ua/content/statistichni-dani-po-galuzi-avtomobilnogo-transportu.html>.
6. *Шинкаренко В. Г., Лазарева Т. Є.* Оцінка інтенсивності конкуренції на ринку автотранспортних послуг. Економіка транспортного комплексу: зб. наук. пр. Харк. нац. автомоб.-дор. ун-т; Економіка. Управління. Інновації. Випуск № 4 (19), 2016. С. 60-77.
7. *Филлюк Г. М.* Конкуренция і монополія в епоху глобалізації: монографія. Житомир: Вид-во ЖДУ ім. І. Франка, 2009. 404.
8. *Debreu G.* Theory of Value Axiomatic Analysis of Economic Equilibrium. New Haven; London: Yale Universin press, 1959. 114 p. URL.: <http://digamo.free.fr/debreu59.pdf>.
9. *Hardwi P., Dou W.* The Competitiveness of EU In Insurance Industries The Service Industries Journal. 1998. Vol. 18:1. P. 43-48.
10. *Hirschey M.* Market Structure and Market Value The Journal of Business. Vol. 58, No. 1 (Jan., 1985), 89-98.
11. *Landes W., Posner R.* Market power in antitrust cases. Harvard Law Review. 1981. Vol. 94. 937-996.
12. *Lijesen M. G.* Adjusting the Herfindahl index for close substitutes: an application to pricing in civil aviation. Transportation Research Part E. 2004. Vol. 40. 123-134.
13. *Lijesen M. G., Nijkamp P., Rietveld P.* Measuring competition in civil aviation. Journal of Air Transport Management. 2002. Vol. 8. 189-197.
14. *Sys C.* Is the container liner shipping industry an oligopoly? Transport Policy, Volume 16, Issue 5, 2009, 259-270.
15. *Yiping Le, Hitoshi Ieda.* Modified Herfindahl–Hirschman Index for Measuring the Concentration Degree

of Container Port Systems University of Tokyo, 2010. Volume: 2166 issue: 1, 44-53.

16. Zagurskiy O., Ohienko M., Rogach S., Pokusa T., Rogovskii I., Titova L. Global supply chain in context of new model of economic growth. Conceptual bases and trends for development of social-economic processes. Monograph. Edited by Alona Ohienko Tadeusz Pokusa Opole. The Academy of Management and Administration in Opole, 2019. P. 64-74.

References

1. Ihnatiuk A. I. (2010). Sectoral Markets: Theory, Practice, Directions of Regulation. Kyiv. NNTs.
2. Nort D. S. (2000). "Five Theses on Institutional Changes", *Kvartal'nyj bjulleten' kluba jekonomistov*. Minsk : Propilei. Vol. 4. 3-15. URL.: http : // old.research.by/pdf/1999n4r01.pdf.
3. Nosova N. S. (2013) Competitive campaign strategy, or competitive marketing techniques. 2nd ed, Moskva : OOO «ITK «Dashkov i K°».
4. Porter M. (1993) International competition/ Moskva : Mezhdunarodnye otnoshenija.
5. Statystychni dani po haluzi avtomobil'noho transportu <https://mtu.gov.ua/content/statistichni-dani-po-galuzi-avtomobilnogo-transportu.html>.
6. Shynkarenko V. H., Lazarijeva T. Ye. (2016). Estimation of the intensity of competition in the market of motor transport service", *Ekonomika transportnoho kompleksu: zb. nauk. pr. Khark. nats. avtomob.-dor. un-t; Ekonomika. Upravlinnia. Innovatsii*. Vol. 4 (19), 60-77.
7. Fyliuk H. M. (2009). Competition and Monopolies in the Epoch of Globalization. Zhytomyr: Vyd-vo ZhDU im. I. Franka.
8. Debreu G. (1959) *Theory of Value Axiomatic Analysis of Economic Equilibrium*. New Haven; London: Yale Universin press.
9. Hardwi P., Dou W. (1998) "The Competitiveness of EU In Insurance Industries" *The Service Industries Journal*. Vol. 18:1. 43-48.
10. Hirschey M. (1985). Market Structure and Market Value, *The Journal of Business*. Vol. 58, No 1, 89-98.
11. Landes W., Posner R. (1981). Market power in antitrust cases, *Harvard Law Review*. Vol. 94. 937-996.
12. Lijesen M. G. (2004). Adjusting the Herfindahl index for close substitutes: an application to pricing in civil aviation, *Transportation Research Part E*. Vol. 40. 123-134.
13. Lijesen M. G., Nijkamp P., Rietveld P. (2002). Measuring competition in civil aviation, *Journal of Air Transport Management*. Vol. 8. 189-197.
14. Sys C. (2009) "Is the container liner shipping industry an oligopoly?", *Transport Policy*, Volume 16, Issue 5, 259-270.
15. Yiping Le, Ieda H. (2000). Modified Herfindahl–Hirschman Index for Measuring the Concentration Degree of Container Port Systems, *University of Tokyo*, Vol. 2166 issue: 1, 44-53.
16. Zagurskiy O., Ohienko M., Rogach S., Pokusa T., Rogovskii I., Titova L. (2019). *Global supply chain in context of new model of economic growth*. Conceptual

bases and trends for development of social-economic processes. Monograph. The Academy of Management and Administration in Opole. 64-74.

ОЦЕНКА РЫНКА ТРАНСПОРТНЫХ УСЛУГ УКРАИНЫ

О. Н. Загурский

Аннотация. Формируя стратегию развития и функционирования отечественных отраслевых рынков необходимо поддерживать как суверенитет государства так и способствовать интеграции экономики страны в мировую хозяйственную систему. Особенно это относится к развитию экспорта транспортных услуг путем создания условий для привлечения транзитных грузопотоков на территорию Украины.

В статье рассмотрены методические подходы к факторам повышения конкурентоспособности хозяйствующих субъектов на рынке транспортных услуг в Украине. Среди основных выделены рыночные позиции хозяйствующих субъектов рынка (наличие потенциальных конкурентов, цены, качество) и уровень спроса на рынке (объем рынка, платежеспособность потребителей). Оценена степень монополизации, концентрации и конкуренции на рынке транспортных услуг.

Результаты исследования свидетельствуют о важном значении транспортной отрасли для экономики страны. Анализ рынка транспортных услуг показал, что он оптимально конкурентный, имеет низкую степень концентрации (коэффициента концентрации – 2,3%) и власти крупнейших логистических компаний (индекс ННІ (0,8≤1000), что характеризует его как совершенный с высоким уровнем конкуренции.

Ключевые слова: емкость, концентрация, конкурентоспособность, монополизация, рынок, транспортные услуги.

EVALUATION OF MARKET OF TRANSPORT SERVICES OF UKRAINE

O. M. Zagurskiy

Abstract. Formulating a strategy for the development and functioning of domestic sectoral markets, it is necessary to support both the sovereignty of the state and promote the integration of the country's economy into the global economic system. This is especially true for the export of transport services by creating conditions for attracting transit traffic to the territory of Ukraine.

In the article is about methodical approaches to factors of increasing the competitiveness of economic entities in the market of transport services in Ukraine. Among the main approaches the market positions of economic entities (potential competitors, prices, quality) and the level of market demand (market volume, consumer solvency). The degree of monopolization, concentration and competition of the market of transport services is estimated.

The analysis of the transport services market has shown that it is optimally competitive, has a low

concentration (concentration ratio - 2.3%) and the power of the largest logistics companies (HHI index ($0,8 \leq 1000$)), which characterizes it as perfect with a high level of competition.

Key words: capacity, concentration, competitiveness, monopolization, market, transport services.

О. М. Загурський ORCID 0000-0002-5407-8466.