

**Київський національний торговельно-економічний університет**

**Кафедра економічної теорії та конкурентної політики**

**ВИПУСКНА КВАЛІФІКАЦІЙНА РОБОТА**

на тему:

**«Розвиток конкуренції на ринках транспортних послуг в Україні»**

студента 2 курсу 12м групи

спеціальності 073 «Менеджмент»

спеціалізації «Управління в сфері

економічної конкуренції» \_\_\_\_\_ Лазоришинця Михайла Володимировича

Науковий керівник

д.е.н., доцент \_\_\_\_\_ Герасименко Анжеліка Григорівна

Гарант освітньої програми,

д.е.н., проф. \_\_\_\_\_ Уманців Юрій Миколайович

**Київ 2018**

## ЗМІСТ

<b>ВСТУП</b> .....	3
<b>РОЗДІЛ 1. ТЕОРЕТИЧНІ ЗАСАДИ СТАНОВЛЕННЯ ТА ФУНКЦІОНУВАННЯ РИНКІВ ТРАНСПОРТНИХ ПОСЛУГ</b>	
1.1 Сутність та види транспортних послуг.....	7
1.2 Еволюція ринків транспортних послуг.....	15
1.3 Державне регулювання ринків транспортних послуг.....	24
Висновки до розділу 1.....	38
<b>РОЗДІЛ 2. АНАЛІЗ СТАНУ КОНКУРЕНЦІЇ НА РИНКАХ ТРАНСПОРТНИХ ПОСЛУГ В УКРАЇНІ</b>	
2.1 Тенденції розвитку вітчизняних ринків транспортних послуг.....	40
2.2 Оцінка міри інтенсивності конкуренції на ринках пасажирських перевезень.....	48
2.3 Аналіз динаміки та сучасного стану конкуренції на ринках вантажних перевезень.....	57
Висновки до розділу 2.....	71
<b>РОЗДІЛ 3. КОНКУРЕНТНА ПОЛІТИКА ДЕРЖАВИ НА РИНКАХ ТРАНСПОРТНИХ ПОСЛУГ В УКРАЇНІ</b>	
3.1 Цілі, методи та інструменти конкурентної політики в Україні.....	74
3.2 Оцінка впливу державного галузевого регулювання на конкуренцію на ринках транспортних послуг.....	82
3.3 Стимулювання розвитку конкуренції на ринках транспортних послуг в Україні.....	96
Висновки до розділу 3.....	103
<b>ВИСНОВКИ ТА ПРОПОЗИЦІЇ</b> .....	106
<b>СПИСОК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ</b> .....	111
<b>ДОДАТКИ</b> .....	119

## ВСТУП

З огляду на свою інфраструктурну природу транспортна галузь є однією з ключових у детермінації рівня економічного розвитку країни. Величина витрат транспортування, являючи собою функцію від рівня розвитку транспортної системи, забезпечує мультиплікацію позитивних та негативних ефектів її функціонування на всю національну економіку. А отже, дослідження рівня та перспектив розвитку ринків транспортних послуг, поточних проблем і викликів для їх ефективного функціонування є актуальним предметом дослідження.

Проблемам розвитку ринків транспортних послуг присвячено роботи закордонних та українських вчених-економістів, яких можна умовно поділити на дві групи. Представники першої групи (К. Еванс, О. Клепікова, Т. Корсі, Л. Краснікова, К. Уінстон,) спеціалізуються на дослідженні макроефектів функціонування та розвитку транспортної системи, розробці та удосконаленню транспортної політики. Представники другої (А. Брайковська, Ю. Пащенко, М. Портер, Ю. Сокур, Н. Троцька) – на аналізі мікроефектів функціонування транспортних підприємств. Мезорівень функціонування власне ринків транспортних послуг залишається недостатньо дослідженим.

**Метою випускного кваліфікаційного дослідження** є визначення теоретичних засад та практичного інструментарію регулювання ринків транспортних послуг, встановлення векторів та міри впливу на процеси демонополізації ринків пасажирських й вантажних перевезень в Україні, розробка на цих засадах практичних рекомендацій щодо розвитку конкурентного середовища.

Виходячи з наведеної мети сформульовано такі **завдання випускного кваліфікаційного дослідження**:

- визначити сутність та види транспортних послуг;



- з'ясувати еволюцію транспортних послуг;
- з'ясувати теоретичні засади державного регулювання ринків транспортних послуг;
- проаналізувати тенденції розвитку вітчизняних ринків транспортних послуг;
- дослідити міру інтенсивності конкуренції на ринках пасажирських перевезень;
- проаналізувати динаміку та сучасний стан конкуренції на ринках вантажних перевезень;
- вивчити цілі, методи та інструменти формування та реалізації конкурентну конкурентної політики політики в Україні;
- з'ясувати вплив державного галузевого регулювання на конкуренцію на ринках транспортних послуг;
- знайти шляхи стимулювання розвитку конкуренції на ринках транспортних послуг в Україні.

**Об'єктом випускного кваліфікаційного дослідження** є ринок транспортних послуг в Україні.

**Предметом випускного кваліфікаційного дослідження** є передумови та рівень інструментарій розвитку конкуренції на ринках транспортних послуг в Україні.

**Методи випускного кваліфікаційного дослідження.** Випускна кваліфікаційна робота базується на використанні системного і структурно-функціонального підходів та таких методів економічних досліджень, як емпіричні, статистичні, порівняльного аналізу, економіко-математичні, що дозволили оцінити параметри інтенсивності конкуренції і оцінити тенденції її розвитку у майбутньому у сфері транспортних послуг України в цілому та на окремих ринках транспортних послуг зокрема. Методи аналізу і синтезу використані для уточнення економічного змісту конкуренції, його особливостей та чинників розвитку в сфері транспортних послуг;

структурно-функціональний метод – для систематизації факторів, що впливають на розвиток конкуренції на ринках транспортних послуг; статистичні методи – для визначення тенденцій розвитку транспортних послуг в Україні, рівня концентрації окремих ринків транспортних послуг.

**Інформаційною базою дослідження** стали законодавчі і нормативні акти органів державної влади щодо регулювання конкуренції на ринках транспортних послуг в Україні, матеріали Антимонопольного комітету України, офіційні статистичні дані Державної служби статистики України, дані статистичної звітності підприємств транспортних послуг, наукові праці вітчизняних і зарубіжних вчених.

**Теоретична значущість одержаних результатів** полягає у детермінації різновекторного впливу галузевого регулювання на розвиток конкуренції на ринках транспортних послуг України та встановленні необхідності їх збалансування в процесі формування ефективного регуляторного середовища в галузі транспорту.

**Практичне значення одержаних результатів** полягає у тому, що основні матеріали та теоретичні положення роботи доведені до рівня конкретних пропозицій і можуть використовуватися для наукового обґрунтування вищими органами державної влади відповідних законодавчих актів, документів програмного характеру, а також можуть бути використані як методичні розробки та практичні рекомендації у роботі Антимонопольного комітету України та Міністерства інфраструктури України.

**Публікації.** Одна з основних частин випускної кваліфікаційної роботи викладена у науковій статті «Тенденції розвитку вітчизняних транспортних послуг», опублікованій у збірнику наукових статей магістрів «Управління і адміністрування». Частина II.- К.:КНТЕУ, 2018. - с. 471-476.

**Структура та обсяг випускної кваліфікаційної роботи.** Робота складається зі вступу, трьох розділів, висновків, переліку використаних джерел та 7 додатків. Повний обсяг роботи становить 126 сторінок, із них 110 сторінок основного тексту. Випускна кваліфікаційна робота містить 3 таблиці та 11 рисунків.



## **РОЗДІЛ І**

### **ТЕОРЕТИЧНІ ЗАСАДИ СТАНОВЛЕННЯ ТА ФУНКЦІОНУВАННЯ ТРАНСПОРТНИХ ПОСЛУГ**

#### **1.1. Сутність та види транспортних послуг**

Транспорт є однією із найважливіших галузей народного господарства, забезпечує виробничі і невиробничі потреби економіки і населення в усіх видах перевезень, внаслідок чого він взаємодіє з усіма її галузями. Класифікують його за сферами використання (загального користування, відомчий, особистий), видами перевезень (пасажирський, вантажний), видами засобів перевезення (автомобільний, авіаційний, залізничний, морський, річковий, міський електротранспорт, у т. ч. метрополітен), періодичністю перевезень (регулярні, нерегулярні)[1, с.12].

Ринок транспортних послуг характеризується наявністю особливих суб'єктів. До них слід віднести споживачів послуг – пасажирів, власників багажу та вантажовласників, а також суб'єктів, які надають ці послуги – перевізників та експедиторів. Важливу роль серед учасників ринку транспортних послуг відіграють органи державної влади та місцевого самоврядування, які здійснюють функції державного регулювання та контролю за учасниками ринку транспортних послуг, а також учасники, які надають допоміжні транспортні послуги (сервісне обслуговування транспортних засобів, зберігання, складування, пакування вантажу тощо). Усі ці учасники ринку вступають у певні групи правовідносин, які, враховуючи стратегічне значення транспортного ринку, мають бути закріплені на законодавчому рівні.

Об'єктом купівлі-продажу на ринку транспортних послуг є транспортні послуги – це перш за все послуги з перевезення пасажирів, багажу та вантажу за встановленими маршрутами. При цьому маються на увазі перевезення як внутрішньодержавні, так і міжнародні, а також такий особливий вид

перевезень, як транзит. Якщо раніше «продукцією» транспорту вважалося власне саме перевезення, що вимірювалось такими величинами, як обсяги перевезень, вантажообіг і т. д., то у сьогоденнішніх ринкових умовах на перше місце виходять «послуги», що, як і будь-який товар, мають бути належної якості.

Слід звернутися до законодавчого визначення терміна «транспортні послуги». Деякі нормативно-правові акти містять поняття не «транспортна послуга», а, наприклад, «послуга з перевезення», які є рівнозначними на думку законодавця. Так, Закон України «Про автомобільний транспорт» визначає послугу з перевезення пасажирів чи вантажів як перевезення пасажирів чи вантажів транспортними засобами на договірних умовах із замовником послуги за плату[2]. Відповідно до п. 19 ст. 2 Правил надання послуг пасажирського автомобільного транспорту транспортні послуги — діяльність, пов'язана із задоволенням потреби населення в перевезеннях автомобільним транспортом[3]. Згідно з п. 1 Правил перевезень вантажів автомобільним транспортом в Україні транспортна послуга — перевезення вантажів та комплекс допоміжних операцій, що пов'язані з доставкою вантажів автомобільним транспортом[4]. Пунктом 1.4. Ліцензійних умов провадження господарської діяльності з надання послуг з перевезення пасажирів і вантажів автомобільним транспортом загального користування (крім надання послуг з перевезення пасажирів та їх багажу на таксі) та Ліцензійних умов провадження господарської діяльності з надання послуг з перевезення пасажирів та їх багажу на таксі передбачено, що послуги з перевезення пасажирів і вантажів автомобільним транспортом загального користування — це здійснення зареєстрованою в установленому законодавством порядку юридичною, а також фізичною особою — суб'єктом підприємницької діяльності згідно з договором переміщення людей та вантажів за допомогою автомобільного транспорту загального користування[5].



Окремо слід виділити транспортно-експедиторську діяльність – підприємницьку діяльність із надання транспортно-експедиторських послуг з організації та забезпечення перевезень експортних, імпорتنих, транзитних або інших вантажів. При цьому транспортно-експедиторська послуга – це робота, що безпосередньо пов'язана з організацією та забезпеченням перевезень експортного, імпортного, транзитного або іншого вантажу за договором транспортного експедирування[6].

У цілому транспортно-експедиторські послуги транспорту можна умовно поділити на такі (виходячи з різних критеріїв поділу):

- 1) за зв'язком з основною діяльністю: перевізні (стосуються безпосередньо перевезень) та неперевізні(додаткові послуги, які можуть надаватися окремо від перевезень);
- 2) за видом споживача, якому надається послуга: внутрішні (послуга надається іншим транспортним підприємствам) та зовнішні (послуга надається нетранспортним підприємствам);
- 3) за характером діяльності, пов'язаної з наданням цієї послуги: технологічні, комерційні, інформаційні;
- 4) за активністю пропозиції: пристосовані до вимог споживачів та такі, що формують споживчий попит[7].

Перевезення вантажів є основним видом послуг. Як правило, воно супроводжується наданням й інших послуг (завантаження, розвантаження, експедирування тощо). До додаткових послуг можна віднести, наприклад, маркетингові, комерційні, інформаційні, а також послуги зі страхування. Зокрема, як зазначає В. І. Савін, до послуг автомобільного транспорту належать: перевезення вантажів; різноманітні складські операції; послуги зі зберігання вантажів; послуги з підготовки вантажів до перевезення; надання транспортних засобів в оренду; транспортно-експедиційні послуги; інші додаткові послуги[7].

Транспортні вантажні послуги – послуги, пов'язані з перевезенням готової продукції, сировини та напівфабрикатів із місць виробництва до пунктів споживання або подальшого перероблення. Надають їх як безпосередні виробники продукції, так і спеціалізовані фірми.

Економічна діяльність підприємства тісно пов'язана з транспортним забезпеченням, яке являється одною з важливих складових процесу організації доставки товарів від місця їх виготовлення до місця споживання. По суті воно ідентичне товарообігу, яке базується на концепції логістики. Разом з тим транспортне забезпечення доцільно розглядати як самостійний аспект системи товарообігу, що має свою специфіку. Під транспортним забезпеченням розуміють сукупність елементів, які знаходяться в тісній взаємодії і складають єдину транспортну систему, що об'єднує операції, пов'язані з виробництвом і обігом продукції.

Продукцією транспорту являється безпосередньо сам процес переміщення товарів від виробника до споживача. В цьому й полягає суть транспортних послуг. Вони - основна пов'язуюча ланка між продавцем і покупцем.

Вантажні транспортні послуги, як і всяка послуга, має свої особливості:

1. Транспорт не виробляє нового товару чи продукту, але саме дякуючи їх переміщенню з одного місця в інше забезпечується продовження процесу виробництва та обігу, має місце кінцеве споживання вироблених товарів. Переміщення товарів, продукції з місця виробництва до місця споживання і являється тою споживчою вартістю, яку створює транспорт, його транспортні послуги.

2. Дія транспортних послуг виражається в такому корисному ефекті, який не може виникати, зберігатися і реалізуватися у відриві від транспорту. Разом з тим виробництво транспортних послуг невідривне від їх споживання. Транспортні послуги задовольняють потреби в момент свого проявлення, тобто створення таких послуг співпадає з їх споживанням.

3. Транспорт займає особливе місце в міжнародному товарообігу. З одного боку, він являється необхідною умовою здійснення міжнародного розподілу праці, зовнішньоекономічних зв'язків. З другого боку – транспортна індустрія виступає на світових ринках експортером своєї продукції, частково, транспортних послуг.

4. Транспортні послуги, що здійснюються в сфері ЗЕД, піддаються впливу всіх факторів, що характеризують розвиток ринкової економіки. Насамперед, це коливання цін на нафту, попиту і пропозицій на товари, а відповідно і на їх перевезення; валютного курсу; ступінь втручання держави у зовнішньоекономічну діяльність, стан політичних та економічних відносин різних держав і багато інших [8, с.33].

В сучасному світі функціонує шість видів вантажного транспорту:

- Морський;
- Залізничний;
- Автомобільний;
- Річковий;
- Повітряний;
- Трубопровідний.

Види транспорту також поділяються на водяний (морський, річний), наземний (залізничний, автомобільний, трубопровідний) і повітряний. Кожен з них має свою специфіку.

Плануючи відправлення вантажу і вибір транспорту, треба враховувати ряд обставин.

По-перше, вид вантажу. Вантажі, що перевозяться, поділяються на генеральні, масові й особливорежимні. До генеральних відносяться різні штучні вантажі (в упаковці чи без неї). За розмірами вони поділяються на звичайні, довгомірні (більше 3 м) і негабаритні. За масою - легкі й важкі (з масою більше 5 тонн і а одну вантажну одиницю).



До масових відносяться вантажі, що являють собою певну структурну масу яка перевозиться у великій кількості без упаковки. До них відносяться наливні (нафта і нафтопродукти, гази, тваринні й рослинні жири, спирти та ін.), навальні (руда, концентрати, добрива та ін.), насипні (зерно, цукор, сирець та ін.) і лісні.

До особливорежимних відносяться вантажі, які зберігають і перевозять при дотриманні спеціальних правил (небезпечні вантажі, ті, що швидко псуються та ін.).

При виборі засобів транспортування треба мати на увазі, що в деяких випадках можливість вибору відсутня. Наприклад, вантажі, що швидко псуються, треба перевозити авіатранспортом. Разом з тим авіаперевезення не допускаються при перевезенні легкозаймистих і вибухонебезпечних вантажів. Основну частину перевезень морським транспортом складають перевезення масових наливних і навальних вантажів (нафти і нафтопродуктів, залізної руди, кам'яного вугілля, зерна та ін.). Морський транспорт широко використовується і для перевезення генеральних вантажів.

По-друге, фактор часу. Найшвидший спосіб доставки вантажу - це авіатранспорт. Однак він дорого коштує. Тому використовується тільки тоді, коли треба доставити вантаж за мінімальний відрізок часу(продукти, що швидко псуються, квіти та ін.)

По-третє, вартість перевезень. Звичайно, що кожен покупець хотів би, щоб вартість перевезення складала невеликий відсоток від вартості товару. Проте бувають випадки, коли вибір відсутній і треба платити за доставку вантажу високу ціну, а коли є вибір, ціна буде нижча. Наприклад, невеликі й середні за об'ємом партії вантажів можна доставляти повітрям і по суші приблизно за однаковими цінами.

По-четверте, безпека перевезення. Крихке й дорогецінне обладнання краще перевозити повітряним транспортом. Товари, що мають високий ступінь ризику, відносно крадіжки (запчастини автомобілів, офісне

обладнання, фармацевтичні товари і т.п.), як правило, доставляються морським транспортом, в основному в контейнерах, хоч це коштує дорожче.

Названі обставини важливо враховувати при виборі виду транспорту. Однак, вид транспорту багато в чому залежить від того, що в першу чергу цікавить відправника вантажу. Якщо його цікавить швидкість доставки вантажу, він вибирає між повітряним і автомобільним транспортом. Якщо його мета – мінімальні витрати, робиться вибір між водяним і трубопровідним транспортом. В західних країнах більш вигідно використовувати автомобільний транспорт.

Послуги пасажирського транспорту - це послуги з переміщення в просторі пасажирів (багажу) у виробничих або особистих цілях. Використовуються споживачами лише в момент їх надання. Сучасний пасажирський транспорт виконує перевезення людей, їх ручної поклажі та багажу у різних видах сполучення. Перевезення людей може виконуватись як на професійній основі, так і самостійно громадянами у своїх справах. Пасажирські перевезення поділяються на міжміські (залізничний, річковий, автомобільний) та міські (трамвайний, тролейбусний, автомобільний, метрополітенний).

Автомобільний транспорт загального користування виконує перевезення пасажирів маршрутними автобусами; автобусами, наданими державним та корпоративним підприємством, закладами і організаціями за їх замовленнями, а також громадянами за договорами або окремими замовленнями; маршрутними таксі та легковими автомобілями-таксі індивідуального користування; легковими автомобілями, наданими підприємствами, закладами та організаціями для службового використання, а також громадянам за окремими замовленнями.

Також існують перевезення комерційні та некомерційні. Комерційні виконуються перевізником з метою отримання економічної вигоди та підрозділяються на перевезення транспортом загального користування і

технологічні перевезення. Некомерційні перевезення виконуються громадянами з метою задоволення власних потреб[9, с. 45].

Пасажирський транспорт відноситься до сфери послуг населенню. До послуг транспорту можна віднести: перевезення пасажирів, пересадження пасажирів, послуги при очікуванні пасажирів, послуги при подачі перевізних засобів, отримання на вимогах прокату перевізного засобу, послуг по обслуговуванні підприємств, організацій.

Особливості діяльності по наданню послуг зводяться до наступних положень:

- послуги не можуть існувати зовні процесу їх надавання, (вони не можуть бути накопиченими);
- продаж послуг – це фактично продаж самого процесу праці, тому якість послуг визначається якістю самого процесу праці;
- послуги являють собою конкретну споживчу вартість тільки в визначений час та в конкретному місці або напрямку, що обмежує можливість їх заміни на ринку послуг;
- послуги транспорту відносяться до послуг, які закінчують процес матеріального виробництва.

Отже, транспортні послуги є важливою частиною функціонування ринкової економіки та задоволення суспільних благ населення держави. Вони поділяються на вантажні перевезення (послуги, пов'язані з перевезенням готової продукції, сировини та напівфабрикатів із місць виробництва до пунктів споживання або подальшого перероблення), які задовольняють ринкові потреби, та на пасажирські перевезення (послуги з переміщення в просторі пасажирів у виробничих або особистих цілях), які в основному задовольняють соціальні потреби суспільства.



## 1.2. Еволюція ринків транспортних послуг

Розвиток мандрівництва та транспортної інфраструктури тісно пов'язані і взаємозумовлені процеси. Загально визнано, що мандрівництво (туризм) як масове явище став наслідком виникнення та розвитку транспорту [10].

На розвиток мандрівництва завжди впливала низка чинників, одним з яких був транспортний. Основними видами транспортних послуг в даний час є: авіація, автобуси і автомобілі, теплоходи морські і річкові, залізничні потяги. Але еволюція транспортних послуг у світі бере початок ще з первісного суспільства.

З винайденням людиною колеса (5 тис. р. до н. е.) й прирученням тварин появились перші примітивні пересувні засоби на колесах, скріплені між собою дерев'яними осями. На ці транспортні засоби завантажували все, що потрібно було перевозити, впрягали в них тварин, і вони, під наглядом людини, доставляли вантаж в призначене місце. З того часу перевезення вантажів, як сфера діяльності почала швидко розвиватися, а транспортні засоби вдосконалюватися.

Перші транспортні засоби спочатку використовувалися для перевезення необхідних вантажів між сусідніми поселеннями, а згодом для налагодження торговельних відносин між державами. В ті далекі часи широкого розповсюдження набули двох та чотирьох колісні вози, в які запрягали собак, биків або коней. Звичайно, за таких умов вантажоперевезення вимагало багато часу, але це не вважалося проблемою, бо іншого шляху для здійснення торговельної діяльності просто не існувало.

В епоху Середньовіччя мандрівники дедалі частіше надавали перевагу водним шляхам, як морським, так і річковим. Сухопутне пересування ускладнювалось ще і необхідністю сплати різноманітних податків в усіх великих містах, а також зборів або данини – через переїзд мосту, броду, через

підняту пилу тощо. Сухопутні шляхи сполучення в Середньовічній Європі частково успадковані від варварських народів, а частково отримані у спадок від епохи Античності [11]. Поширення легких дво- або чотириколісних підвод зумовило в XIV ст. початок використання пасажирських екіпажів різних видів. Для перевезення вантажів користувалися великими критими вантажними підводами. Потреби в транспорті для перевезення людей та вантажу в період раннього Середньовіччя були незначними, тому особливої уваги його вдосконаленню не приділяли.

Економічне піднесення I тис. н.е. сприяло зростанню дорожнього будівництва в усій Європі. У Центральній Європі перша дорога державного значення була побудована між Майнцем і Кобленцем, шириною близько 6 м, вимощена плитами, що нині демонструються в кількох європейських музеях. Всю Центральну Європу перетинала добра ґрунтова дорога «Віндобондська стріла», якою проходив Бурштиновий шлях з Прибалтики до Відня [12].

Не відставала у вирішенні цих проблем і Візантія. Побудовані на Балканах дороги охоплювали всі гірські хребти, йшли через Трієст уздовж Дунаю, до Чорного моря і далі - до Константинополя. В історичних джерелах є згадки про те, що в 14 сторіччі надзвичайно важливе значення для торгівлі мав Великий Шовковий шлях, по якому здійснювалися вантажоперевезення з Китаю в східні та європейські країни.

У 16 сторіччі в Англії появилися диліжанси – запряжені кіньми карети, на яких регулярно здійснювалися як пасажирські, так і вантажоперевезення. Ними можна було транспортувати вантаж не тільки по головних дорогах, а й по бездоріжжю. Для того, щоб не затримуватися в дорозі, існували так звані «зупиночні пункти», де власники диліжансів могли швидко змінити коней і не гаючи часу продовжувати свою поїздку. В 18 ст. розпочалося будівництво перших «магістралей» з якісним покриттям, за проїзд такими дорогами треба було платили дорожній збір; завдяки цьому, диліжанси, що вміщували від 8 до 14 осіб-пасажирів, долали понад 60 км за день (в літній період). Це значно

скорочувало тривалість подорожей і сприяло зростанню популярності перевезень в Європі. Ще одним кроком до підвищення комфортності транспорту стало винайдення металевієї пружини.

Окрім каретного транспорту, який займав основне місце у вантажоперевезенні по сухопутних шляхах, важливу роль у міжнародних відносинах відіграло морське перевезення вантажів. Морський транспорт відкрив можливості для транспортування вантажу в ті кінці світу, куди неможливо було дістатися по суші. Особливої популярності морські вантажоперевезення набули після відкриття Америки (1492 р.), оскільки саме з цього континенту хлинув величезний потік різноманітних вантажів, які перевозили кораблями.

Приблизно в 1812 році з'являються перші гідровані дороги, що докорінно змінило ситуацію з транспортом, як в Європі, так і в Північній Америці. Тверде покриття, на якому майже не залишалося ям та вибоїн, дало змогу значно збільшити швидкість пересування. Праобразом громадського транспорту стали шарабани – багатомісні екіпажі на кінній тязі з поперечними рядами сидінь «обличчям уперед», що вирушили дорогами вже 1832 р. Пізніше шарабанами називали перші екіпажі з двигунами внутрішнього згорання, що з початку 20 ст. використовувались для розважальних прогулянок. З 1920-х років вулиці європейських міст заповнюють кінні омнібуси, що значно спрощує пересування в межах міських поселень.

У ті часи купці надавали одночасно як і торгівельні, так і транспортні послуги. Тобто окремого ринку вантажних перевезень по суті не існувало, де транспортні послуги здебільшого доповнювали певні ринки (торговельні та поштові).

Незважаючи на певний розвиток засобів пересування до XIX ст. лише втілення двох технічних нововведень помітно вплинуло на транспорт, можна навіть стверджувати були створені ринки транспортних послуг. Першим



новаторством була залізниця [13], прокладена в Британії, між Стоктоном і Дарлінгтоном (1825 р.). Ця подія не лише сповістила про початок реалізації світової програми спорудження залізниць, а й стала провісником еволюційного зрушення в індустрії транспортних послуг, появи незалежного самостійного ринку – ринку перевезень залізничним транспортом. Адже раніше подорожі пов'язувалися із значними труднощами та перешкодами, і навіть поява в 1760 році водного транспорту не змінила становища через низьку швидкість пересування. У 1825 р. усі засоби пересування опинилися на межі зникнення через різке збільшення швидкості переміщення залізничним транспортом, що сягнула 13 миль за годину. Через десять років після появи першого залізничного сполучення потяги починають курсувати між найбільшими промисловими центрами Британії, центральноєвропейських країн та інших регіонів світу. До прикладу, на східному узбережжі США ринки пасажирських перевезень набирають обертів з 1820-х років, а в 1860 р. відбувся перший трансконтинентальний рейс. Відкриття в 1903 р. Транссибірської залізничної магістралі, що з'єднала Москву з Владивостоком та Порт-Артуром, визнано одним з найбільш грандіозних проектів в історії світового транспортного сполучення [7]. Саме у першій половині 20 ст. вантажні перевезення залізничним транспортом займали домінуюче (монопольне становище) у світі.

Кінець 19 сторіччя можна назвати епохою зародження ринку перевезень автомобільним транспортом. Цей вид транспорту розвивався надзвичайно швидко і протягом короткого часу витіснив залізничний та інші види транспорту у сфері вантажоперевезень. Автомобільне вантажоперевезення відкрило нові перспективи для людства. Появилася можливість досить швидко перевезти вантаж навіть в ті населені пункти, куди не прокладена залізна дорога. Крім того, відправлятися в дорогу можна було в будь-який час. Згідно з таблицею 1.1. можна простежити, що із розвитком автомобілебудування перевезення вантажів автомобільним

транспортom поступово займає все більшу частку ринку й позбавляє перевезення залізничним транспортom одноосібного домінуючого становища.

Починаючи з 20 ст. набули поширення авіаперевезення. Саме за допомогою літаків стало можливо транспортувати багатотонні вантажі у найвіддаленіші куточки планети за дуже короткий проміжок часу. Незважаючи на те, що повітряні перевезення здійснюються найшвидше, вони доступні далеко не кожному, хто б хотів ними скористатися, оскільки потребують великих витрат коштів. А у свою чергу, дивлячись на специфіку здійснення діяльності цим видом транспорту, це була поява нового субринку транспортних перевезень вантажів зі своїми характерними особливостями, яка із 1970-х років почала займати невелику частку на світовому ринку вантажних перевезень.

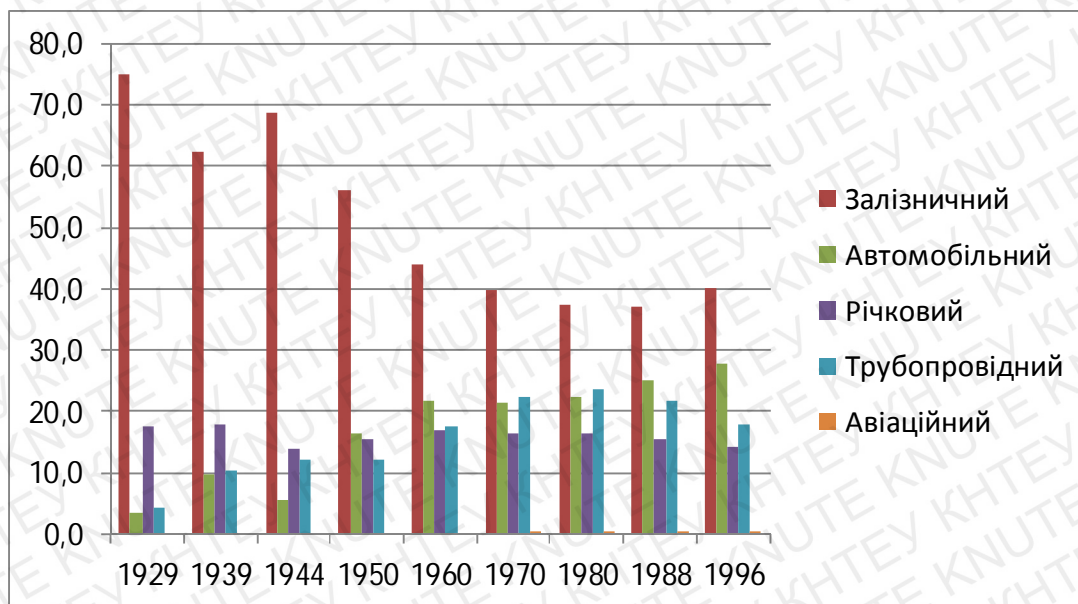
Окремою ланкою транспортної системи, яка існує само по собі, це ринок перевезень вантажів трубопровідним транспортom. Трубопровідний транспорт – вид транспорту, що здійснює передачу на відстань рідких, газоподібних або твердих продуктів по трубопроводах. Історія трубопровідного транспорту, як і історія нафтової промисловості, сягає середини 19 ст. Перший нафтопровід довжиною всього 6 км побудували в США в 1865 р. Через десять років промисловий центр Пітсбург в Пенсільванії був з'єднаний з нафтопромислами 100-кілометровим нафтопроводом[14]. У Латинській Америці перший нафтопровід був прокладений (в Колумбії) в 1926 р., в Азії (в Ірані) – в 1934 р., в зарубіжній Європі (у Франції) – в 1948 р. На території Російської імперії перший продуктопровід, який з'єднав Баку і Батумі, був побудований в 1907 р. Але широке будівництво нафтопроводів почалося вже після Першої світової війни, а газопроводів – після Другої світової війни.

До середини 20 ст. загальна протяжність трубопроводів світу досягла 350 тис. км, а в 2005 р. вона перевищила 2 млн. км. Аналізуючи розміщення нафто-і газопроводів, можна відзначити, що найбільші їх системи склалися,



по-перше, в країнах з великими розмірами видобутку і внутрішнього споживання нафти і нафтопродуктів, а іноді й експортують їх (США, Росія, Канада, Мексика, Казахстан, Азербайджан). По-друге, вони склалися в країнах з яскраво вираженою експортною орієнтацією нафтової промисловості (Саудівська Аравія, Іран, Ірак, Лівія, Алжир, Венесуела). Нарешті, по-третє, вони сформувалися в країнах з не менш яскраво вираженою імпоротною орієнтацією нафтового господарства (Німеччина, Франція, Іспанія, Україна, Білорусія) Найбільші за протяжністю магістральні нафтопроводи споруджені в країнах СНД, США, Канаді, Саудівській Аравії.

На рис. 1.1 демонструється як змінювалися частки різних видів транспорту в загальному обсязі міжміських вантажних перевезень у світі на протязі усього 20 ст.. З винайденням та розвитком автомобілебудування безумовні лідерські позиції залізничного транспорту зменшувалися й зменшувалися, що свідчить про поступову інтенсифікацію конкуренції на ринках вантажних перевезень.



**Рис. 1.1 Частки різних видів транспорту в загальному обсязі міжміських вантажних перевезень у світі (у тонно-милях, в окремі роки за період 1929-1996 рр.), %**

*Джерело:* побудовано автором за даними [15]



Наше сьогоднішня характеризується бурхливим розвитком вантажоперевезень всіма видами транспорту. Цей розвиток зумовлений тим, що в світі постійно зростає виробництво різноманітних товарів і суспільство відчуває в них нагальну потребу. Практично не можливо підрахувати скільки саме перевезень різноманітного вантажу щоденно здійснюється в межах міст, на міжміських та міжнародних магістралях, залізничних дорогах, морських та повітряних шляхах.

Україна займає провідні позиції на пострадянському просторі в сфері вантажоперевезення. Це перш за все зумовлене її географічним розташуванням – наявністю виходу до Чорного моря та великою кількістю транспортних контактів із Європою та країнами Центральної Азії. В нашій державі існує чимало приватних та державних компаній, які надають послуги з перевезення вантажів на різні дистанції. Окрім самого перевезення більшість з них займаються також страхуванням, супроводжуванням та охороною вантажів.

Про небувалий розквіт вантажних перевезень в третьому тисячолітті свідчить будівництво нових доріг, прокладання оптимальніших гілок з'їзних колій, конструювання таких повітряних, морських та автотранспортних засобів, які матимуть більшу вантажопідйомність. Систематично триває пошук найвигідніших шляхів для здійснення вантажоперевезень.

З 1970-х років почалося інвестування у швидкісні залізничні системи. В Англії почав експлуатуватися високошвидкісний дизельний локомотив, спеціальні лінії були побудовані в Японії і Франції.

Щодо еволюції пасажирських перевезень, то вони беруть початок з морського туризму, який можна віднести до середини XIX ст. та відповідно до вантажних перевезень розвиваються окремо й діляться на ринки згідно видів транспорту. Перші повідомлення про спеціально організовані рейси

морських пасажирських суден відносяться до 1835 року, коли в Англії були оголошені регулярні прогулянкові рейси між північними островами Британії та Ісландії. У 1837 р. була заснована Судновласницька компанія «P & O».

Поряд з морськими подорожами активно розвивалися і річкові маршрути. У 1843 р. Томас Кук організував човнові екскурсії по Темзі; одночасно на іншому континенті «American Express» виконувала екскурсії по Міссісіпі. З винайденням залізничного транспорту, на ринку почалася загострена конкуренція, яка змушувала судновласників постійно покращувати умови проживання на судні, оздоблення кают і всю систему обслуговування пасажирів у рейсі, що швидко перетворило судна у висококомфортабельні плавучі готелі. У 1907 р. на воду були спущені трансатлантичні лайнери «Сіріус», «Лузітанія», «Мавританія» водотоннажністю по 30 тис. тонн, в 1912 р. – «Титанік», 52 тис. тонн; в 1914 р. – «Імператор» і «Фатерланд», по 50 тис. тонн, які перетинали океан практично за тиждень.

Поява залізниць зробило справжню революцію в подорожах. Великі мережі залізниць Північної Америки і Європи зробили залізничні станції центрами сусідніх районів. Кінь (як найпоширеніший засіб пересування до 1830 р) не міг зрівнятися з "залізним конем" в швидкості і вартості перевезень. Успіх залізниць був моментальним і поширювався всюди.

Піонером і найбільшою фірмою в світі, що має більш ніж вікову історію і професійно займається залізничним туризмом до цих пір, є компанія «International Company of Wagons-Lit», заснована братами Пульман в 1872 р в США[16].

У 1884 р була заснована компанія «International Company of Wagon Lit and Grand Express of Europe» для сполучення між столицями європейських країн. З кінця 19 і на початку 20 ст. ця компанія побудувала і ввела в експлуатацію практично всі класні іменні маршрути, значна частина яких існує і в наш час: «Orient Express» (1883 р.), «Trans-siberien» (1898 р.), «Train

Vleu» (1922 р.), «Golden Arrow» (1926 р.). Це був «золотий вік» для «Wagon Lit». Маршрути поїздів з'єднали Париж зі Стамбулом, Москву з Владивостоком і т. д.

Але наприкінці 19 ст. (з винайденням автомобіля) для залізничного транспорту настали непрості часи. Розвиток громадського автотранспорту та поліпшення якості доріг прискорили епоху шарабана: спочатку це були армійські вантажівки, в яких встановлювали лавиці для людей – так звані праобрази автобусів. У 1920-х роках цей вид транспорту став дуже популярним серед потенційних туристів. Для осіб, які могли дозволити собі вищий рівень комфорту, сконструювали розкішні пасажирські автобуси. Автомобілебудівельна компанія «Моторвейз» випустила автобуси «Пулман», що їздили дорогами Європи, Північної, Східної та Центральної Африки.

Проте втрата монопольного становища залізницею як туристичним видом транспорту обумовлена, передусім, винайденням особистого автомобіля, що надавав людям свободу вибору маршруту пересування. В 1908 р. Генрі Форд представив перший автомобіль «Модель Т», вартість якого зробила його доступним для широких кіл, започаткувавши тим самим практику масового використання автомобіля. В 1920-х роках у США автомобільні мандрівки стають улюбленим видом відпочинку середнього прошарку населення, до 1930-х років автомобілекористування набуло значних розмірів у Великобританії. Для нівелювання загрози, що нависла над залізничним транспортом і впорядкування внутрішніх перевезень 1923 р. в Британії були створені чотири потужні компанії: «Ланден, Мідленд енд Скотіш реїлвей» (LMS), «Ланден енд норс-істерн реїлвей» (LNER), «Грейт вестерн реїлвей» (GWR) та «Сазерн реїлвей» (SR), що відповідали за різні напрями переміщення [17]. Після другої світової війни залізниця була націоналізована та тривалий час залишалася під державним контролем, аж доки в середині 90-х років її знову не приватизували.



Розвиток авіаційної промисловості став не лише початком кінця для потягів далекого скерування, але й завдав значного удару пароплавству. Особливо загострилася конкуренція між такими країнами, як Велика Британія, Франція, Німеччина та США. Перший комерційний авіарейс був організований 1919 р. компанією «Еір транспорт енд тревел», попередником «Бритіш еірвей», за маршрутом аеропорт Хунслоу (Лондон) - Париж. Послуги перших авіаперевізників були дорогими та ненадійними. Очевидно, що перші літаки літали лише на короткі відстані і виключно над сушею. Минуло чимало часу, перш ніж повітряний транспорт став достатньо надійним і доступним, щоб конкурувати з суднами далекого плавання. Початково комерційна авіація використовувалася для перевезення пошти. Лише після значного технологічного прориву в сфері літакобудування воєнного та повоєнного періодів, повітряний транспорт став реальною альтернативою міжконтинентальним пасажирським суднам.

Отже, еволюція транспортних послуг бере свій початок ще з первісного суспільства, але найбухливіший розвиток почався із винайденням залізниці. Саме з того періоду можна вважати й почали утворитися ринки перевезень, які в залежності від виду транспорту мають свої характерні особливості й споживачів. У різні часи лідерами транспортних перевезень були різні види транспорту. На сьогодні найбільш популярними є залізничний та автомобільний транспорти на ринках вантажних перевезень, а повітряний та залізничний – на ринках пасажирських перевезень.

### **1.3. Державне регулювання ринків транспортних послуг**

Незалежно від особливостей діючої в країні економічної системи державне регулювання транспортної діяльності залишається об'єктивною

необхідністю. Серед основних передумов втручання держави в діяльність суб'єктів транспортного ринку можна виділити наступні [1; 18]:

1. Магістральний характер транспортної галузі по відношенню до інших галузей інфраструктури, соціальної та виробничої сфер. Балансувати вплив держави на розвиток економіки в цілому неможливо при відсутності державного контролю за процесами в транспортному комплексі, тому що транспорт одночасно обслуговує і виробничі галузі, і сфери, опосередковано пов'язані з виробництвом, і сфери забезпечення життєдіяльності на території регіону. При цьому функціонування всього інфраструктурного комплексу неможливо при збої в роботі транспорту.

2. Соціально-обумовлена необхідність заохочення конкуренції і контролю над діяльністю природних монополій в транспортній галузі (наприклад, на залізничному транспорті) з метою обмеження прагнень монополіста до вилучення максимального особистої вигоди за допомогою не виправданого завищення тарифів, економії на якості обслуговування клієнтів, відмови від не вигідних, але при цьому соціально значущих перевезень.

3 Контроль над розвитком інфляційних процесів через регулювання транспортних тарифів (зростання транспортних витрат неминує призводить до збільшення вартості продукції, що транспортується, і згодом до зростання ринкових цін)

4. Висока капіталомісткість, тривалі терміни створення і відстрочена окупність об'єктів транспортної інфраструктури, ризиковий характер інвестицій – все це робить участь у розвитку транспортного комплексу непривабливим для приватного підприємництва. Тому держава повинна взяти на себе координацію і частково фінансування масштабних проектів у транспортному секторі, створюючи максимально вигідні умови для державно-приватного партнерства.

5. Необхідність встановлення єдиних технічних і екологічних норм й стандартів, що забезпечують охорону навколишнього середовища, безпеку руху, нормальні умови праці. З огляду на те, що розробка і впровадження таких стандартів вимагають часу і цільового фінансування, а їх дотримання пов'язано з додатковими витратами, держава повинна не тільки встановлювати, але і контролювати виконання зазначених вимог.

З огляду на те, що в Україні ще відносно недавно існувала командно-адміністративна система господарювання, для виявлення необхідних сфер участі держави в розвитку транспортної галузі та визначення найбільш ефективних інструментів державного регулювання доцільно звернутися до аналізу досвіду зарубіжних країн. Серед загальносвітових тенденцій державного регулювання транспортної системи найбільш чітко простежуються наступні [19]:

1. Децентралізація державного управління з передачею територій широкого кола повноважень у сфері регулювання розвитку транспортного сектора. При цьому неминуче постають проблеми створення регіональних адміністративних структур, рівневого розподілу сфер відповідальності, відпрацювання механізмів реалізації державної транспортної політики в регіонах тощо.
2. Державна підтримка і фінансування функціонування і розвитку транспортної системи, особливо при реалізації капіталомістких соціально-значущих проектів.
3. Перехід від підтримки окремих транспортних галузей до комплексного планування розвитку транспорту.
4. Підтримка власних транспортних галузей і через них національного підприємництва в споріднених й підтримуючих галузях (повітряний транспорт - літакобудування)

Серед економічних методів регулювання транспортного комплексу за кордоном активно використовується надання податкових пільг, надання



довгострокових низькопроцентних державних позик і державних гарантій по кредитах, пряме і приховане субсидування транспорту, контроль за ціноутворенням на транспорті [20].

Що стосується взаємодії центральних і регіональних органів державного управління, то в зарубіжній практиці ініціатива йде за двома основними напрямками:

- регіональні органи координують діяльність по реалізації національної транспортної політики в рамках відведеної їм ролі в реалізації державних проектів (центр - регіон);
- місцеві органи самостійно визначають основні напрямки регіональної транспортної політики та розробляють проекти, а міністерства транспорту розглядають їх з метою вирішення питання про виділення субсидій (регіон - центр).

Аналіз історичних коренів регулювання у транспортній галузі, слід розпочати з ситуації, яка склалася в залізничній галузі у другій половині XIX ст. На той час залізниці були домінантною формою перевезень на великі відстані як у пасажирському, так і у вантажному секторі. Найцікавішою особливістю залізничної галузі в 1870-і й 1880-і роки були часті та досить значні зміни залізничних тарифів, пов'язані з численними спалахами агресивних цінових війн. У відповідь залізниці намагалися скоординувати свої цінові рішення і стабілізувати ціни на прибутковому рівні. Такі зусилля призвели до створення в 1879 р. Спільного виконавчого комітету (Joint Executive Committee – JEC) в США.

Цінові війни 1880-х років переконали залізничні компанії, що для стабілізації тарифів на прибутковому рівні їм необхідні впливовіші органи, ніж JEC. Замість JEC уряд США ухвалив у 1887 р. Закон про торгівлю між штатами. Згідно з цим законом, для регулювання роботи залізниць була створена Комісія з питань торгівлі між штатами (ICC), завданням якої було стежити за тим, щоб залізничні тарифи утримувалися на «раціональному та

справедливому» рівні, щоб на коротких маршрутах не стягувалася вища плата, ніж на довгих, і щоб залізничні компанії не застосовували практику дискримінації для різних категорій осіб чи клієнтів[21].

Законом Гепберна (1906 р.) ІСС було надано повноваження визначати максимальний рівень тарифів, а Законом про транспортні перевезення 1920 р. ІСС надавалося право встановлювати мінімальний рівень тарифів та контролювати входження фірм у ринок залізничних перевезень і вихід з нього

До 1920-х років ІСС не мала проблем із забезпеченням залізничним компаніям принаймні справедливих норм прибутковості. Поява автотранспортних компаній у секторі вантажних перевезень та автобусів у пасажирському секторі у 1920-і роки спричинили агресивну конкуренцію залізниці. Частково внаслідок лобювання з боку залізниць, у 1935 р. було ухвалено Закон про автомобільних перевізників, згідно з яким автоперевізників також було поставлено під регуляторний контроль ІСС. І нарешті, в 1940 р. Законом про транспортні перевезення під регуляторну юрисдикцію ІСС було передано також деякі види водного транспорту. Як і у випадку залізниць, ІСС контролювала тарифи, а також входження в ринок/вихід з нього на всіх ринках, що обслуговувалися автоперевізниками та річковим флотом.

Хоча регулювання зазвичай передбачає запровадження широкого спектра обмежень, найважливішими з них є ті, що стосуються ціни та входження в ринки і виходу з них. Аналіз відповідних законодавчих актів свідчить про те, що залізничні й вантажні автоперевезення підлягали контролю з боку ІСС, який здійснювався за однаковою схемою. В обох галузях для зміни тарифів необхідно подати запит до ІСС і отримати від неї дозвіл, а щоб мати доступ на той чи інший ринок, — слід було отримати у ІСС «свідоцтво громадської корисності та необхідності». Для виходу з ринку також необхідно було мати згоду ІСС. Незважаючи на подібність відповідних

законодавчих актів, на практиці контроль цін та входження в ринок/виходу з нього в обох галузях здійснювався ІСС по-різному.

У галузі залізничних перевезень ІСС відіграла активну роль у здійсненні контролю над процесами встановлення максимальних і мінімальних тарифів. Практична діяльність у сфері ціноутворення здійснювалася на основі двох базових принципів, визначення ціни на підставі аналізу попиту на послуги та зрівнювальної дискримінації. Визначення ціни на підставі аналізу попиту на послуги передбачає встановлення вищих тарифів для високоцінних товарів, незалежно від наявності або відсутності відмінностей у витратах на транспортування товарів різної цінності. Внаслідок ціноутворення залежно від попиту на послуги впродовж десятиліть залізничні компанії були змушені встановлювати високі тарифи на перевезення промислових товарів і низькі – на перевезення сировинних матеріалів та сільськогосподарської продукції. Принцип зрівнювальної дискримінації передбачає відсутність дискримінації для різних замовників незалежно від обсягів замовлень і незважаючи на той факт, що витрати на перевезення товарів можуть істотно відрізнятися як для різних замовників (наприклад, доставка вантажів в одні океанські порти виявляється дорожчою, ніж в інші), так і для різних обсягів замовлення (як правило, дрібні замовлення характеризуються вищими витратами на тонну вантажу, ніж великі). Принцип зрівнювальної дискримінації означає, що витрати при визначенні залізничних тарифів відіграють другорядну роль, а це, як правило, призводить до субсидування перевезень сировинних непромислових товарів за рахунок товарів промислової групи. Така практика одержала назву взаємного субсидування.

Схема встановлення тарифів у галузі вантажних автоперевезень істотно відрізнялася від тієї, що діяла в залізничній галузі. Передусім ІСС, як виняток із антимонопольного Закону Рида—Балвінкла (1948) (Reed-Bulwinkle Act), дозволяла автоперевізникам створювати власні бюро визначення тарифів. Як



правило, ІСС автоматично затверджувала зміни тарифів, запропоновані цими бюро, якщо проти них не заперечували вантажовідправник або перевізник. Проте, як і у випадку залізничних компаній, тарифи на вантажні автоперевезення не дозволялося вибірково зменшувати. Зокрема, тарифи на перевезення за маршрутами однакової довжини мали бути однаковими, незалежно від щільності вантажопотоку за цими маршрутами, хоча висока щільність вантажопотоку забезпечує нижчі витрати на перевезення одиниці маси вантажу, і навпаки. Щільністю потоку вантажу називається відношення обсягу перевезених товарів до довжини маршруту. В результаті тарифи на маршрутах з низькою щільністю субсидувалися за рахунок тарифів на тих маршрутах, де щільність була високою. На відміну від залізничного транспорту, в галузі автоперевезень тарифи дозволялося змінювати з урахуванням інших параметрів, що впливали на витрати, у тому числі обсягу замовлення та характеристик вантажовідправника чи вантажоотримувача.

Залізничні тарифи встановлювалися з метою зрівнювання дискримінації, тоді як метою регулювання автомобільних тарифів була максимізація галузевих прибутків. Цікаво відзначити, що учасники залізничної галузі загалом підтримували ініціативи з дерегулювання, тоді як автоперевізники – ні. Ця відмінність логічно пояснюється тим, що регульовані автомобільні тарифи забезпечували максимізацію прибутку.

Хоча і в залізничній, і в автотранспортній галузях входження в ринок та вихід, нього здійснювалися лише за згоди ІСС, обмеження, встановлені в цих галузях, були різними й відображали відмінності практики визначення тарифів [21, с. 651-653]. Для залізничної галузі дієві обмеження стосувалися не стільки входження в ринки, скільки виходу з них. Політика зрівнювальної дискримінації призвела до поширення взаємного субсидування, отже, на деяких ринках залізничні компанії працювали зі збитками. ІСС категорично забороняла залізничним компаніям залишати такі ринки. Натомість цінова політика в автотранспортній галузі давала змогу її учасникам одержувати

значні надприбутки. Ці прибутки за умов вільного входження були б розпорощені між новими учасниками (оскільки ринковий попит довелося б розподіляти серед більшої кількості фірм), але ІСС запобігала входженню в ринок нових учасників. Зокрема, потенційний новий учасник у своїй заяві на входження в ринок автоперевезень за певним маршрутом мав довести, що ринковий попит за цим маршрутом неможливо ефективно задовольнити силами існуючих компаній. На практиці більшість подібних заяв ІСС відхиляла. Загалом єдиним способом увійти в ринок автоперевезень була купівля чинної ліцензії в іншій автотранспортній фірмі, що не призводило до збільшення кількості конкурентів, а лише сприяло змінам внутрішньої структури існуючих фірм.

Збитковість залізничних компаній та понаднормальні прибутки автоперевізників призвели до дерегулювання транспортних послуг. Керівництво залізничних компаній виявило, що в умовах регулювання з боку ІСС їм стає дедалі важче конкурувати з альтернативними видами транспорту. Все це призвело до збільшення інтенсивності лобіювання на користь забезпечення гнучкості залізничних тарифів. Зрештою, в 1958 р. було ухвалено Закон про транспортні перевезення, згідно з яким ІСС, на вимогу залізничних компаній, затвердила деякі знижені тарифи і дозволила залізницям відмовитись від обслуговування пасажирів на деяких ринках, де робота була особливо збитковою.

До 1970-х років залізниці вимагали підвищення тарифів у зв'язку із зростанням цін на паливо, пов'язаним зі стрибками цін на нафту. Таким чином, до середини 1970-х років залізнична галузь здійснювала інтенсивне лобіювання на користь послаблення регулятивного контролю.

В умовах інтенсивного лобіювального тиску залізниць було ухвалено Закон про відродження залізниць та регулятивну реформу, який одержав назву «Закон про 4R». Згідно з цим законом, запроваджувалася так звана «зона розумності» (zone of reasonableness), в межах якої залізничні компанії

могли самі коригувати власні тарифи, за винятком ситуацій, коли та чи інша компанія діяла на певному маршруті в режимі “ринкового домінування”. (У цьому випадку ІСС мала право зберегти свій жорсткий контроль.) Скориставшись надто загальним визначенням поняття «ринкове домінування», ІСС зберегла за собою значний рівень контролю над залізничними тарифами. Другим важливим аспектом Закону про 4R було збільшення свободи залізничних компаній у питаннях виходу з неприбуткових ринків. Хоча Закон про 4R став першим кроком на шляху до дерегулювання, його прийняття не призвело до послаблення тиску на користь звільнення від державного контролю[22].

На відміну від залізниць, дерегулювання автотранспортної галузі було здійснене силами самої ІСС. У 1975 р. ІСС послабила обмеження на входження в ринок автомобільних маршрутів і обмежила повноваження тарифних бюро щодо визначення тарифів на автоперевезення, надаючи тим самим автотранспортним фірмам додаткову свободу щодо визначення тарифів.

Основними законодавчими актами щодо дерегулювання стали ухвалені в 1980 р. Закон Стагерса про залізничних перевізників та Закон про автомобільних перевізників. Закон Стагерса про залізничних перевізників значною мірою скасував положення Закону про торгівлю між штатами 1887 р. і надав залізничним компаніям значну свободу щодо встановлення тарифів, за винятком ситуацій «ринкового домінування» (які не так часто траплялися в процесі діяльності Комісії з питань торгівлі між штатами), а також забезпечив свободу входження в ринок галузі та виходу з нього. Закон про автоперевізників 1980 р. юридично затвердив значну частину заходів з дерегулювання галузі, реалізованих ІСС наприкінці 1970-х років, але обмежив або навіть скасував деякі регулятивні реформи, ініційовані цією організацією. В будь-якому разі, після 1980 року ринок наземних вантажних перевезень було значною мірою дерегульовано. Фірмам забезпечувалася



безпрецедентна свобода конкуренції, а також свобода входження в ринок та виходу з нього[23].

Щодо ринку авіаперевезень, історія регулювання починається у 1938 р. Законом про цивільну авіацію та створенням Управління цивільної авіації (Civil Aeronautics Board – CAB), який визначав мінімальні й максимальні тарифи та контролював число конкурентів у галузі[24, с. 99]. Через відсутність нових компаній на ринку та заборону нових маршрутів, прибутки галузі поступово зменшувалися, що призвело до інтенсивної програми дерегулювання у 1970-х роках (повне скасування контролю цін та входження в ринок). У 1978 р. було ухвалено Закон про дерегулювання авіаліній, що фактично означало ліквідацію Управління цивільної авіації. Позбавлення контролю спричинило:

- відновило прибутковість галузі за рахунок інтенсифікації конкуренції;
- збільшенню конкурентів на ринку, які при відсутності цінових інструментів регулювання почали конкурувати між собою у сфері якості послуг;
- появу багатьох нових маршрутів, які відкрили нові можливості співробітництва підприємств та дала розвиток пасажирським перевезенням.
- запобігання входження в ринок затримували в галузі авіаліній неефективні фірми[25].

Слід також проаналізувати державне регулювання транспортних у інших розвинених країнах. У 20 ст. державним регулюванням транспортних послуг Великобританії займалося Міністерство транспорту, але на сьогодні цим займається Міністерство з питань навколишнього середовища.

Основними функціями даного органу є:

- розробка і координація урядових програм по транспорту; здійснення науково-технічної політики;

- забезпечення екологічної та технічної безпеки пасажирських і вантажних перевезень; керівництво шляхами повідомлень в особливі періоди (при катастрофах, стихійних лихах і т.д.);
- допомога комерційним транспортним організаціям у розвитку змішаних повідомлень[26].

Особливі підрозділи міністерства відають дорожньою мережею, морськими портами, мережею внутрішніх водних шляхів та транспортом столиці м. Лондон, а також регулюють діяльність підприємств вантажного автомобільного транспорту. Міський транспорт, окрім лондонського, підпорядкований муніципалітетам. Морський флот знаходиться у веденні Адміралтейства.

Протягом другої половини 20 ст. Великобританія експериментально використовувала фактично всі можливі форми державного регулювання транспортної діяльності, але зміни відбулися тільки у внутрішньогалузевій структурі. Значно підвищилася концентрація в секторі дрібнопартійних відправок, з'явилися і зайняли більшу частину ринку перевізники, які надають послуги на якісно вищому рівні (мають більші ресурси та кращу інфраструктуру), однак при цьому зросли тарифи на ці послуги (що зумовлено домінуючим становищем цих перевізників)[27].

Управління транспортною системою Японії на державному рівні здійснює єдиний орган – Міністерство транспорту. Йому підпорядковані державні компанії по залізничному будівництву, національні авіакомпанії, морські порти, дорожня мережа. Міністерство регулює діяльність приватних залізничних компаній, приватних підприємств морського транспорту і вантажного автомобільного транспорту.

З 1987 р. у результаті проведеної приватизації державної залізниці увесь вантажний транспорт опинився у приватній власності. Держава здійснює регулювання транспортної системи через координацію у сфері народно-господарського планування, зберігає провідну роль у формуванні

транспортної політики з урахуванням спільних інтересів акціонерів. Міністерство визначає транспортну політику, забезпечуючи розробку законів по транспорту, координує та спрямовує діяльність багатьох приватних транспортних компаній, контролює ціни на перевезення та інші види транспортно-експедиційної діяльності. Свої конкретні функції здійснюються на основі законів, прийнятих парламентом країни. Незважаючи на значну питому вагу підприємницьких структур у транспортній галузі, регулюючі функції Міністерства транспорту Японії залишаються пріоритетними[27].

Основну робочу ланку Міністерства транспорту утворюють бюро і департаменти (такі, як бюро транспортної політики, залізничне бюро, морського транспорту, бюро автодорожнього транспорту, бюро портів і гаваней, бюро цивільної авіації, департамент інформації і досліджень). На регіональному рівні міністерство представляють його нижчі ланки – районні транспортні бюро.

Стабільне функціонування і розвиток транспорту в Японії забезпечується встановленим порядком фінансування та податкової політики. Регіональні транспортні проекти національного значення (наприклад, будівництво моста через протоку Акасі, автодороги навколо затоки Ісі) отримують законодавчо закріплені пільги для приватних компаній, що приймають участь в їх реалізації (за ставками податку на обладнання, з податку на прибуток). Транспортні підприємства платять у вигляді податків більше 55% прибутку. Сума прибутку, який залишився після сплати всіх податків, йде на виплату річних премій, дивідендів для акціонерів, а також на створення резервного фонду. Як показує аналіз транспортної політики Японії, такий порядок фінансування створює умови для розвитку і вдосконалення матеріально-технічної бази підприємств, тобто дозволяє будувати проміжні термінали, оновлювати рухомий склад і вантажно-розвантажувальні засоби. В Японії приділяється велика увага розвитку всіх



видів транспорту, тому в бюджеті країни передбачено значні кошти на розвиток транспортної інфраструктури[27].

У Німеччині на федеральному рівні керівництво транспортом здійснює Міністерство транспорту. У його структуру входять: центральне управління (займається питаннями кадрової політики, соціального забезпечення, фінансів, безпеки і права), управління транспортної політики та економіки, управління залізничного транспорту, управління автомобільного транспорту, управління внутрішнього судноплавства, управління морського транспорту, управління повітряного транспорту, управління автомобільних доріг, управління водних шляхів.

Міністерство формує загальнотранспортну політику федерального уряду, готує основні рішення щодо економічного регулювання на федеральному рівні, а також керує державними транспортними установами і підприємствами (федеральні залізниці, федеральні водні шляхи, федеральні автостради). Міністерство видає дозволи на будівництво суден, контролює транспортну безпеку, допускає до експлуатації літальні апарати, здійснює фінансування будівництва основних автомагістралей. Разом з тим територіальні органи (транспортні міністерства в урядах земель) відають місцевими дорогами, автотранспортом місцевого значення, міським транспортом (делегуючи ці функції муніципальним органам влади), а також займаються будівництвом і експлуатацією річкових і морських портів [28, с. 77].

Таким чином, аналіз наукових оглядів зарубіжного досвіду регулювання транспортного комплексу дозволяє зробити висновок про те, що в розвинених країнах сформований і активно використовується диференційований по галузях господарства інструментарій державного регулювання. При цьому для підвищення ефективності державного управління на рівні територій існує специфічна регіональна законодавча і нормативна база, а місцевим органам влади надано можливість самостійно

розробляти транспортну політику, що враховує регіональні особливості галузі.

Сфера послуг повинна функціонувати таким чином, щоб повністю задовольняти потреби населення з можливо малими витратами. Основною проблемою міжміських пасажирських перевезень є удосконалення перевізного процесу та покращення якості обслуговування пасажирів.

Окреме місце на ринку посідає держава: вона є і прямим учасником в особі виробника (маються на увазі юридичні особи, засновані на державній формі власності) або споживача певної продукції, і опосередкованим — в особі уповноважених органів, які здійснюють функції регулювання та контролю на конкретному ринку.

Регулювання об'єктивно потребують будь-які соціальні явища, інакше їх охопить повна анархія. Як зазначає Г. І. Черкасов, найбільша ефективність народного господарства досягається за оптимального співвідношення регулювання та саморегулювання товарно-грошового обігу[29]. Таке співвідношення повинне забезпечуватися перш за все державою. Держава — найбільш постійний та очевидний учасник регулювання ринку, оскільки володіє загальнонаціональною політичною владою. Ідея про важливу роль держави в ринковій економіці не є новою. Вона набула серйозного теоретичного обґрунтування ще у 30-ті роки ХХ ст. у працях англійського економіста Д. Кейнса. Схожі позиції можна знайти й у працях В. Леонтьєва, Д. Гелбрейта, П. Самуельсона, В. Нордхауса, К. Макконела, С. Брю та ін.

## **Висновки до розділу 1**

За результатами проведеного у розділі дослідження досягнуто таких висновків:

1. Транспорт є однією із найважливіших галузей народного господарства, забезпечує виробничі і невиробничі потреби економіки і населення в усіх видах перевезень, внаслідок чого він взаємодіє з усіма її галузями. Класифікують його за сферами використання (загального користування, відомчий, особистий), видами перевезень (пасажирський, вантажний), видами засобів перевезення (автомобільний, авіаційний, залізничний, морський, річковий, міський електротранспорт, у т. ч. метрополітен), періодичністю перевезень (регулярні, нерегулярні).
2. Транспортні послуги є важливою частиною функціонування ринкової економіки та задоволення суспільних благ населення держави. Вони поділяються на вантажні перевезення (послуги, пов'язані з перевезенням готової продукції, сировини та напівфабрикатів із місць виробництва до пунктів споживання або подальшого перероблення), які задовольняють ринкові потреби, та на пасажирські перевезення (послуги з переміщення в просторі пасажирів у виробничих або особистих цілях), які в основному задовольняють соціальні потреби суспільства..
3. Еволюція транспортних послуг бере свій початок ще з первісного суспільства, але найбурхливіший розвиток почався із винайденням залізниці. Саме з того періоду можна вважати й почали утворитися ринки перевезень, які в залежності від виду транспорту мають свої характерні особливості й споживачів. У різні часи лідерами транспортних перевезень були різні види транспорту. На сьогодні найбільш популярними є залізничний та автомобільний види транспорту на ринках вантажних перевезень, а повітряний та залізничний – на ринках пасажирських перевезень.
4. Аналіз наукових оглядів зарубіжного досвіду регулювання транспортного комплексу дозволяє зробити висновок про те, що в



розвинених країнах сформований і активно використовується диференційований по галузях господарства інструментарій державного регулювання. При цьому для підвищення ефективності державного управління на рівні територій існує специфічна регіональна законодавча і нормативна база, а місцевим органам влади надано можливість самостійно розробляти транспортну політику, що враховує регіональні особливості галузі.

## **РОЗДІЛ II**

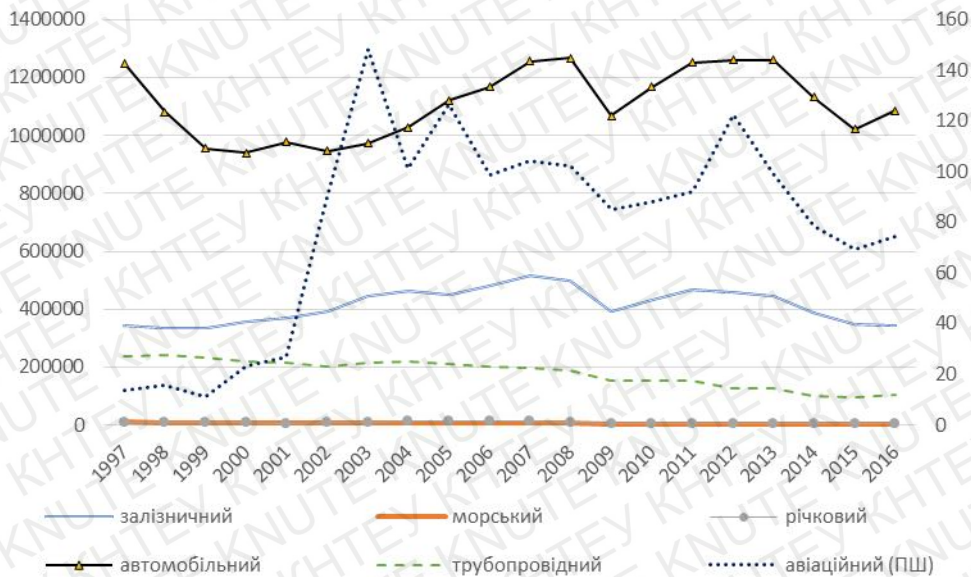
### **АНАЛІЗ СТАНУ КОНКУРЕНЦІЇ НА РИНКАХ ТРАНСПОРТНИХ ПОСЛУГ**

#### **2.1. Тенденції розвитку вітчизняних ринків транспортних послуг**

Транспорт – це третя, після промисловості та сільського господарства, галузь матеріального виробництва та інфраструктури, що забезпечує економічні, організаційні, соціальні зв'язки, шляхом пересування вантажів і пасажирів, з метою задоволення потреб держави, суспільства та населення в перевезеннях [16, с. 10]. Транспортна система України формувалася ще в радянські часи і несе на собі відбиток загальносоюзної раціональності, особливо в частині залізничних та трубопровідних перевезень, де дуже висока складова постійних витрат на формування природно-монопольних мереж залізничних колій / трубопроводів. Обумовлена збереженням державної власності відсутність суттєвих інвестицій в інноваційне оновлення основних фондів в цих видах діяльності разом із їх нераціональним розміщенням для цілей забезпечення потреб економіки незалежної України призводить до відставання у їхньому розвитку порівняно з іншими видами транспорту. Іншим гальмом розвитку залізничного та трубопровідного транспорту в Україні виступає форма організації відповідних їм ринків транспортних послуг. Інституційна монополія на перевезення залізничним і трубопровідним транспортом, як і будь-яка інша монополія, блокує дію стимулів для розвитку і консервує неефективне управління відповідними суб'єктами природної монополії, тоді як конкуренція з боку інших видів транспорту залишається обмеженою.



Погляньмо на динаміку вантажних перевезень протягом останніх 30 років (рис. 2.1), яка ілюструє чітку сегментацію ринку і фактичну відсутність інтермодальної конкуренції.



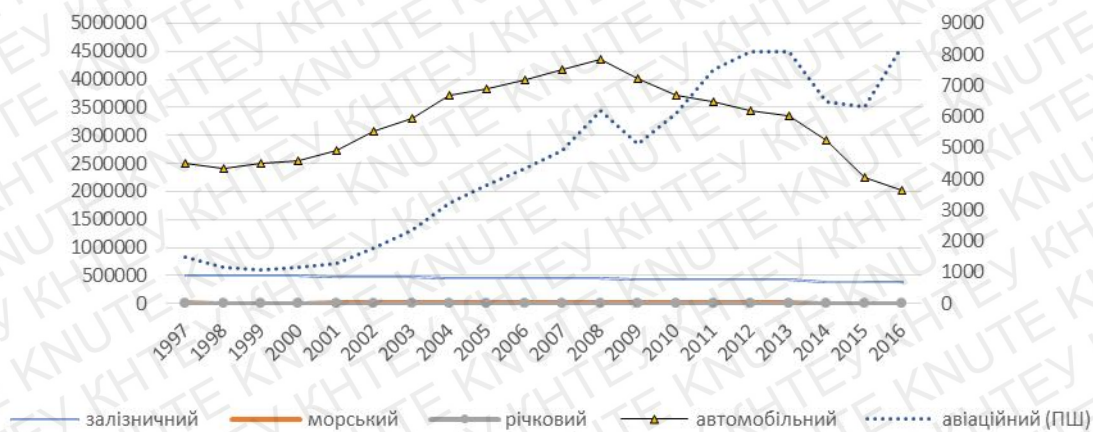
**Рис. 2.1 Динаміка обсягів надання вантажних транспортних послуг**

*Джерело:* складено автором за даними Державної служби статистики [30]

Незважаючи на те, що формально споживачі можуть перевозити вантажі різними видами транспорту, обираючи, скажімо, між залізничним і автомобільним, в дійсності такого заміщення фактично не відбувається. Частково цьому заважає розбіжність маршрутів перевезення вантажів із транспортними артеріями (якщо необхідно перевезти вантаж з/ до місця, в якому немає виходу ні до річки, ні до залізничних колій, ні до інфраструктури портів, аеропортів тощо, то альтернатив автомобільному транспорту немає), частково – різниця у вартості транспортування (вартість перевезення залізничним, автомобільним . авіатранспортом може суттєво відрізнятись). Якими б не були причини, аналіз статистичних даних свідчить про незалежність досліджуваних видів діяльності, які не складають конкуренції один одному. За останні 30 років транспортна галузь зазнала кілька шоків: стрімке падіння обсягів перевезень у 1990-х, економічне зростання першої половини 2000-х, світова фінансово-економічна криза 2008-2009 років, військові дії на сході України та анексія Криму – усі вони впливали однаково на всі транспортні компанії, не викликаючи



переключення між різними видами транспорту. Відмінність в динаміці вантажообігу ілюструють тільки обсяги перевезення вантажів трубопровідним транспортом, що монотонно спадають протягом дослідженого періоду по мірі погіршення торговельних відносин з Російською Федерацією, оскільки українські трубопроводи орієнтовані саме на перевезення російського газу та нафтопродуктів у Європу та навпаки.



**Рис. 2.2** Динаміка обсягів надання пасажирських транспортних послуг

*Джерело:* складено автором за даними Державної служби статистики [30]

Схожою є ситуація у секторі пасажирських перевезень. Найбільші показники пасажиропотоку мають автомобільні та залізничні перевезення. Це перш за все зумовлено швидкістю й вартістю транспортування (авіаційним транспортом перевезення значно швидші, але їх середня вартість набагато переважає інші види транспорту). Ці види пасажирських перевезень, як і вантажні, не є взаємозамінними через розбіжності маршрутів, інфраструктури (для залізниці необхідні станції, для річкового транспорту – порти, для літаків – аеропорти, які відсутні у багатьох населених пунктах України), диференціації у вартості послуг кожного виду транспорту. Тому автомобільні пасажирські перевезення мають найвищі показники обсягів пасажиропотоку (хоч ці послуги дещо дорожче за залізничні), тому що цим видом транспорту можна довести пасажирів у будь-

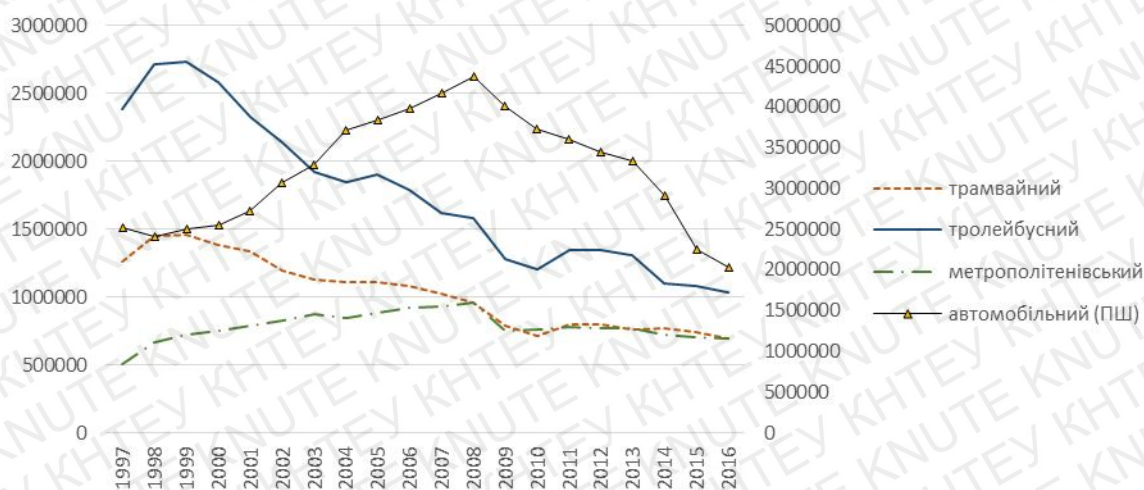
яку точку країни без застосування спеціалізованої інфраструктури. При цьому суттєво відрізняються умови конкуренції у сегменті автомобільного транспорту та залізничного. Перший представлений множиною незалежних перевізників, другий – монополією ПАТ «Укрзалізниця». Щоправда регульованість відповідного виду діяльності вносить свої корективи в функціонування кожного із сегментів та стратегії поведінки учасників. Самостійність монополіста ПАТ «Укрзалізниця» суттєво обмежується регулятором в особі Міністерства інфраструктури України, покликаним запобігти зловживанням монопольним становищем. Призначення автоперевізників на маршрути, навіть реалізуючись на конкурсних засадах, обмежує конкуренцію на ринках пасажирських автоперевезень в межах терміну дії дозволу на обслуговування маршруту.

Щодо динаміки обсягів надання послуг пасажирських перевезень (Рис. 2.2), то причини розвитку й спаду є аналогічними перевезенням вантажів. Відмінним є стрімкий розвиток пасажирських перевезень авіаційним транспортом. Переживши різке падіння у 2014-2015 роках, авіаційний сектор України доволі швидко повертає втрачені позиції. У 2017 році загальне зростання пасажиропотоку внутрішніх рейсів склало 28%, закордонних – 23%. Пасажиропотік в Україні зростає швидше, ніж в середньому по Європі [31]. Факторами такого розвитку є відкриття безвізового режиму з ЄС та поступове входження на український ринок авіаційних компаній лоу-костів, що у перспективі може зробити ринок пасажирських перевезень авіаційним транспортом конкурентним.

Кардинально іншою є динаміка розвитку різних видів транспортних послуг у сегменті міського транспорту, де автомобільний, трамвайний, тролейбусний та метрополітенівський транспорт ілюструють взаємозалежність і взаємозамінність (рис. 2.3). Цьому також сприяють спільність / суміжність маршрутів, відсутність суттєвих відмінностей у тарифах на міські перевезення різними видами громадського транспорту,



розгалужена мережа зупинок різних видів громадського транспорту, що мінімізують витрати переключення.



**Рис. 2.3** Динаміка обсягів надання міських транспортних послуг

*Джерело:* складено автором за даними Державної служби статистики [30]

Уряд країни контролює необхідний обсяг послуг кожного з цих видів транспортних послуг, щоб не було перенасичення і недостачі пасажирських перевезень у містах. Тобто обсяги та структура пропозиції є контрольованими. Більшість послуг надаються комунальними підприємствами міст та областей призначеними для перевезення пасажирів (наприклад у м. Київ «Київпаstrанс» надає трамвайні, тролейбусні та автобусні послуги). Окремою ланкою є метрополітен (наприклад «Київський метрополітен»), який є окремим багатопрофільним підприємством та комплексом. В Україні метрополітен є в Києві, Харкові та Дніпрі. Основна перевага громадського транспорту – це те, що він є загальнодоступним і відносно дешевим (проїзд у метро, у трамваях, тролейбусах 4-8 грн. у м. Київ)[32][33].



Транспортна система України регулюється Національною транспортною системою України (НТС). Мета НТС України полягає у створенні концептуальних засад для реалізації державної політики, спрямованої на забезпечення сталого та ефективного функціонування транспортного сектору, передумов соціально-економічного розвитку країни, підвищення конкурентоспроможності національної економіки та добробуту громадян.

Транспортний сектор є основою для прискорення розвитку національної економіки шляхом перетворення України на міжнародний транспортний центр між Європою та Азією шляхом створення безпечної, надійної, дієвої, ефективною, мультимодальною транспортною системою, що ґрунтується на ринкових принципах і відповідає потребам промисловості та громадян України.

У складі транспортної галузі України діє:

- Автомобільний транспорт – перевезення вантажів і пасажирів на короткі і середні відстані. Кожен окремо взятий маршрут та кожне окремо взяте місто (при перевезенні пасажирів міським транспортом) є ринком. Загалом в Україні наявні близько 10 000 автобусних маршрутів загального користування;
- Залізничний транспорт – перше місце за вантажообігом і пасажирообігом в Україні. Послуги надаються як на ринках, що знаходяться в стані природної монополії (користуванням залізничною колією), так і в ринках, де розвивається конкуренція (користування залізничними вагонами тощо), та/або які є потенційно конкурентними (перевезення пасажирів та вантажів залізничним транспортом);
- Авіаційний транспорт – виконує важливі функції зв'язку нашої країни з іншими державами світу, перевезення пасажирів, а також пошти і вантажів, які швидко псується;

- Трубопровідний транспорт – важлива роль у переміщенні нафти і нафтопродуктів, природного газу тощо. На території України діє ряд важливих продуктопроводів, серед яких аміакопровід Тольятті (Росія) – Горлівка – Одеса;
- Водний транспорт – поділяється на річковий (внутрішній) та морський (міжнародний). Окремі сегменти ринку знаходяться у стані природної монополії (спеціалізовані послуги портів, забезпечення безпеки мореплавства).

На сьогодні є бар'єри на шляху розвитку ринків транспортних послуг України.

Для ринків залізничних перевезень - це:

- монополізація державою потенційно конкурентних сегментів;
- відсутність структурних перетворень у галузі ( створення трирівневої структури управління ПАТ «Українські залізниці»);
- недосконала система державного регулювання, в тому числі тарифоутворення.

Розвиток авіаційних послуг гальмує:

- недостатня платоспроможність населення, а отже – низька місткість ринку, що не приваблює нових входжень;
- низька конкуренція у сегменті авіаперевезень та аеропортових послуг;
- високі аеропортові тарифи для авіакомпаній;
- відсутність конкурентного середовища серед постачальників суміжних авіаційних послуг для авіакомпаній і пасажирів.

Негативними чинниками розвитку ринків послуг з перевезення вантажів та пасажирів водними видами транспорту є:

- помітна втрата імпорту з портів Криму;
- неефективна тарифна політика держави щодо вартості портових послуг;

- надмірна частка держвласності у сегменті перевалки;
- нестача глибоководних портів.

Щодо трубопровідного транспорту, то суттєвими недоліками, які гальмують розвиток цього ринку, є:

- висока вартість будівництва трубопроводів (сполучні деталі трубопроводу, переходи, труби);
- складності прокладки в труднопрохідних районах.

Головними причинами повільного розвитку на ринках міських транспортних послуг є:

- значна зношеність об'єктів міського електротранспорту (права використання яких здебільшого належать комунальним підприємствам);
- нерівні умови конкуренції між комунальними та приватними перевізниками.

Найбільш динамічним і конкурентним залишається сегмент автоперевезень. Втім і йому характерні суттєві проблеми, в числі яких:

- надмірне боргове навантаження і дефіцит інвестиційних коштів;
- неефективний розподіл повноважень з управління дорогами між центральною і місцевою владою;
- неефективна система адміністрування цільових «дорожніх» податків;
- зарегульована система видачі дозволів на міжнародні автоперевезення, тощо.

У квітні 2017 року уряд представив оновлену Транспортну стратегію України. Її мета – модернізувати усі транспортні засоби та обладнання країни і реформувати систему забезпечення польотів для належного здійснення внутрішніх та зовнішніх пасажирських та вантажних перевезень[34].

Отже, транспортні послуги в Україні представлені вантажними, пасажирськими міжміськими та пасажирськими міськими перевезеннями. За



видами транспорту ринки транспортних послуг є не взаємозамінними (окрім пасажирських міських перевезень), та й є переважно монополізованими. Усі види транспортних послуг мають бар'єри розвитку, через застарілу інфраструктуру, відсутність конкуренції на ринках перевезень та неефективне державне регулювання. Потенціал транспортних послуг України може мати міжнародне значення (бути транзитним сполученням між Європою та Азією), але для розвитку у цьому напрямку необхідно оновити інфраструктуру за європейськими стандартами, демонополізувати й приватизувати ринки перевезень та сприяти розвитку конкуренції та методики ціноутворення з боку держави.

## **2.2. Оцінка міри інтенсивності конкуренції на ринках пасажирських перевезень**

Послуги пасажирських перевезень в Україні здійснюють такі види транспорту: залізничний, автомобільний, морський, річковий, авіаційний та громадський (метрополітенний, тролейбусний, трамвайний). Проведемо оцінку міри інтенсивності конкуренції на кожному з цих ринків.

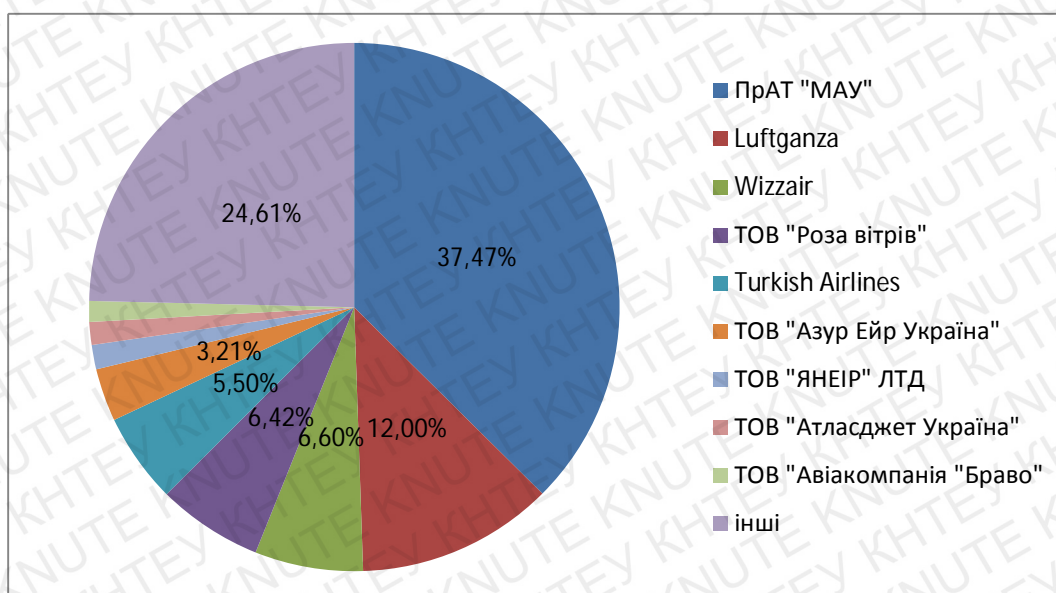
Ринки пасажирських перевезень авіаційним транспортом є потенційно конкурентними. За інформацією Державіаслужби, на кінець 2017 року в Україні діяло 54 суб'єкти господарювання, які мають ліцензії на надання послуг з перевезення пасажирів авіаційним транспортом, з яких 18 вітчизняних авіакомпаній.

Позитивна тенденція, що сформувалась в останні два роки, пов'язана, насамперед, з успішним розвитком сектору міжнародних повітряних перевезень.

Регулярні рейси між Україною та країнами світу впродовж 2017 року здійснювали 10 вітчизняних авіакомпаній (до 43-х країн світу) та 29

іноземних авіакомпаній (до 27-ми країн). Серед нових іноземних авіакомпаній такі: «Qatar Airways» з Катару, «Ernest SpA» з Італії та «Kish Air» з Ірану. Вітчизняні авіаперевізники міжнародними рейсами перевезли 5 837,5 тис пасажирів, а іноземні – 4 975,8 тис пасажирів[35].

Згідно зі статистикою Державіаслужби, за 2017 рік зі всіх вітчизняних авіаперевізників 93% перевезень здійснили п'ять провідних компаній, а в загальному структурі ринку пасажирських авіаперевезень зображена на Рис. 2.4



**Рис. 2.4 Структура ринку пасажирських перевезень авіаційним транспортом**

Джерело: складено автором за даними [36, 37, 38, 39]

Очевидним лідером стало ПрАТ «МАУ», що у 2017 р. порівняно з 2016 р. наростила пасажиропотік на 16,5%. Також до найбільших перевізників увійшли німецький авіаперевізник «Luftganza» угорська авіакомпанія «Wizz Air», ТОВ «Роза вітрів» (збільшила пасажиропотік на 150%), турецька авіакомпанія «Turkish Airlines», ТОВ «Азур Ейр Україна» (на 17%), ТОВ «Атласджет Україна» (на майже 74%) та ТОВ «Авіакомпанія «Браво» (на 50%)[40]. При цьому ТОВ «Авіакомпанія «Браво» тільки почала роботу на вітчизняному авіаринку у квітні 2016 року, що свідчить про швидке входження у першу десятку суб'єктів із найбільшою часткою ринку.

Така ринкова структура свідчить про те, що іноземні авіаперевізники поступово створюють конкуренцію для українських суб'єктів господарювання на цьому ринку послуг.

За результатами розрахунку нами показників ринкової концентрації та нерівномірності розподілу ринкових часток, здійсненого в додатках, можна констатувати помірний рівень концентрації та сприятливі структурні передумови для розвитку конкуренції на ринку (табл. 2.1).

Таблиця 2.1

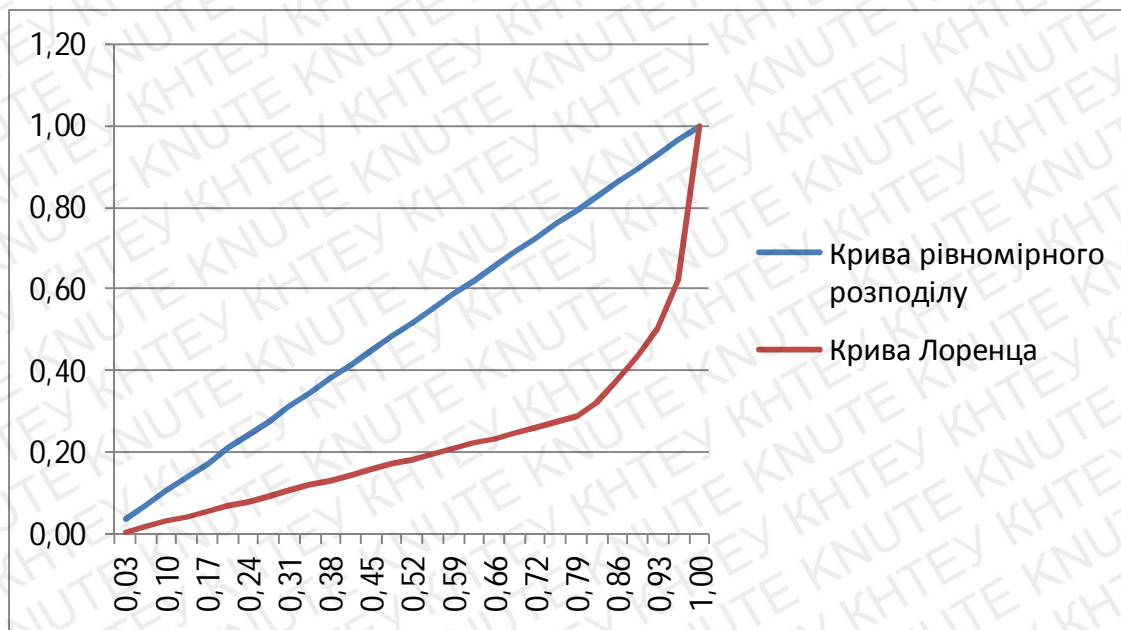
**Показники рівня ринкової концентрації ринку пасажирських авіаперевезень, 2017 р.**

<b>Назва показника</b>	<b>Значення показника</b>
Індекс Херфіндаля-Хіршмана	0,1711
Коефіцієнт варіації	199,04 %
Індекс Джині	0,5816

*Джерело:* складено автором за результатами розрахунків, наведених у Додатках А-В

Показники рівня концентрації демонструють, що ринок пасажирських авіаперевезень помірно концентрованим, де присутній одноосібний лідер ПрАТ «МАУ», а фірми другого ешелону утворюють конкурентне середовище між собою.





**Рис. 2.5 Крива Лоренца для ринку пасажирських авіаперевізників**

*Джерело:* складено автором за результатами розрахунків, наведених у Додатку В

Досить важливим для ринку пасажирських авіаційних перевезень є вплив авіакомпаній-лоукостерів, які поступово входять на український ринок. Свого часу на український ринок вже виходив досить сильний лоукостер – «Wizz Air» у 2008 році, який за 10 років зміг захопити 5,5% ринку, незважаючи на зміну власної стратегії щодо розвитку на українському ринку (у 2015 році компанією було прийнято рішення залишити український ринок та виконувати лише гостьові рейси, і тільки 2 роки потому «Wizz Air» повернувся на український ринок авіаперевезень на міжнародних маршрутах).

У 2018 р. на український ринок зайшла світова ірландська авіакомпанія-лоукостер «Ryanair». Це повинно призвести до збільшення конкуренції та боротьби за ринок між українськими іноземних гостей. Серед найголовніших наслідків входу в Україну ірландського авіаперевізника очікується загальне зниження вартості на авіаперевезення. «Ryanair» - це

дуже потужний світовий авіаперевізник та його присутність на українському ринку повинно змусити українських авіаперевізників суттєво знизити ціни.

Серед адміністративних бар'єрів у питанні надання послуг з пасажирських перевезень авіаційним транспортом є отримання ліцензії на здійснення цієї діяльності. Економічним бар'єром є низька платоспроможність населення, що у свою чергу призводить до низького попиту на послуги.

На ринку пасажирських перевезень залізничним транспортом конкуренція взагалі відсутня. Єдиним перевізником є ПАТ «Укрзалізниця». Головною причиною такої ситуації є суміжність цього виду діяльності із експлуатацією залізничної інфраструктури, що є природною монополією й конкуренція на тому ринку відсутня у зв'язку з нереформованістю залізничних перевезень, затримками у процесі відокремлення діяльності з експлуатації залізничних колій від діяльності щодо перевезень залізничним транспортом.

Задля забезпечення ефективності діяльності сектору залізничних перевезень необхідно здійснити рішучі дії, направлені на відкриття ринку. Угодою про асоціацію між Україною та Європейським Союзом визначено перелік директив та регламентів, що стосуються залізничного транспорту, які мають бути імплементовані до 2022 року в Україні. Справедлива конкуренція між усіма учасниками ринку, прозорі тарифи на послуги з доступу до інфраструктури, економічна ефективність залізничних перевезень, максимальне використання існуючої інфраструктури, - все це прямі вимоги директив ЄС, які Україна має імплементувати та реалізувати.

На ринку пасажирських перевезень автомобільним (автобусним) транспортом динаміка за роки незалежності України демонструє коливання у попиті на ці послуги: різке зниження у 1990-ті роки, підйом на початку 2000-х й невеликий спад у 2010-х (рис. 2.6).

Ринок автомобільних (автобусних) перевезень є єдиним ринком пасажирських перевезень в Україні, де здійснює діяльність велика кількість суб'єктів господарювання (13 295 діючих ліцензій на кінець 2017 року) й начебто присутня конкуренція. Але за словами Міністра інфраструктури України В. Омеляна 30-40% цих суб'єктів працює у тіні[41].

До того ж усі маршрути для автобусів видавалися на конкурсних засадах, що призводило до корупції і домовленостей із членами комісій, муніципальними чи центральними органами влади, що у свою чергу є недобросовісною конкуренцією. Від 2012 року на новий маршрут не вийшла жодна нова автобусна компанія.

Звісно відсутність добросовісної конкуренції не призвела до надання якісних умов й послуг пасажирських перевезень. Переважний вік транспортних засобів, якими здійснюється діяльність пасажирських автобусних перевезень – 10-15 років. Усі вони в дуже поганому стані, багато з них переобладнані з вантажних автобусів, без жодної гарантії безпеки пасажирів.

В. Омелян стверджує, що буде відбуватися лібералізація пасажирських перевезень. Тобто кожна автобусна компанія або власник автобуса, виконавши мінімальні вимоги щодо безпеки, комфорту та сервісу, матиме право одержати дозвіл на міжобласний маршрут[42].

Таким чином, надаючи можливість новим компаніям вільно конкурувати зі старими, повинні утворитися нормальні ринкові умови для створення добросовісного конкурентного середовища.

За прогнозами Міністерства інфраструктури України протягом найближчих 2-3 років на ринку пасажирських автомобільних перевезень з'являться 4-5 великих гравців, які будуть зацікавлені купувати новий рухомий склад, конкурувати за пасажирів, а не домовлятися з чиновниками, щоб отримати маршрут[42].

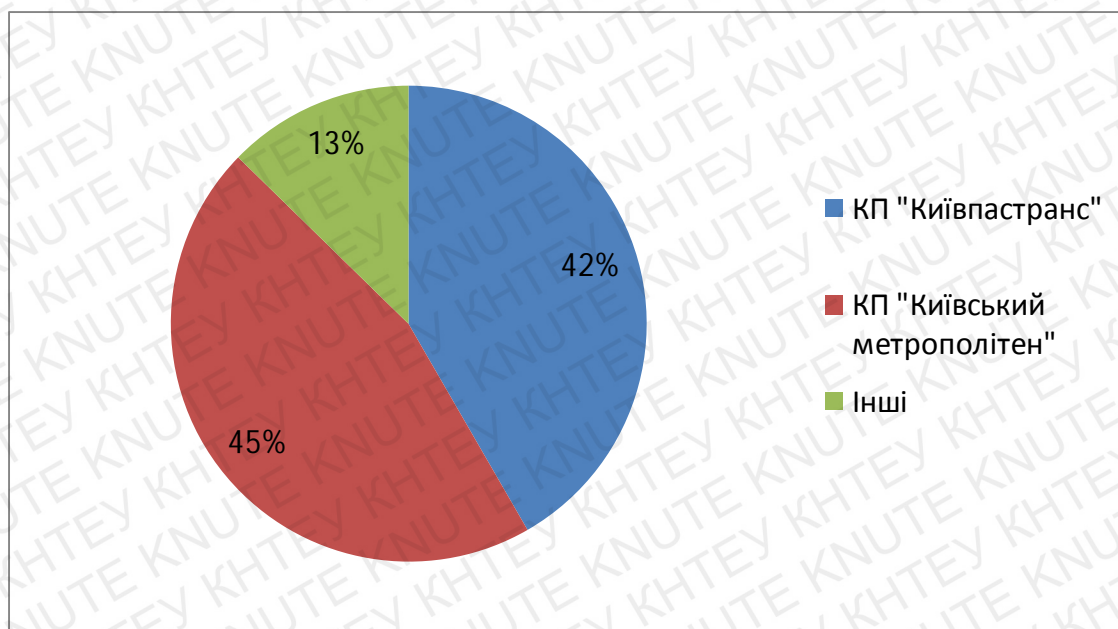


Створення таких умов дійсно може утворити конкуренцію, автокомпанії будуть зацікавлені входити у ринок. Відсутність значного державного регулювання діяльності автоперевізників дає вільні можливості для розвитку приватних компаній.

Регулювання ціноутворення також буде відсутнє. Доречний приклад лоукостів, які масово заповнили європейський авіаринок. Є передумови, що це може запрацювати й на ринку пасажирських перевезень автомобільним транспортом. Компанії, які зможуть акумулювати фінансовий ресурс, швидко оновити автобусний парк, виграють, і в підсумку зможуть дати дешевшу ціну. Нові автобуси – це менше споживання пального, краща маневреність, більша місткість. Ринкові механізми повинні стати найкращою гарантією того, що буде якісніша послуга за дешевшу ціну.

Динаміка обсягів пасажирських перевезень морським й річковим демонструє, що на сьогодні попит на ці послуги є мінімальним (рис. 2.7). Це зумовлено розвитком інших видів транспорту, які є значно швидшими. Споживачами таких пасажирських перевезень в основному є туристи, які використовують це як круїзні туристичні подорожі, що обумовлює виділення цих ринків зі складу транспортної галузі та інтеграцію до туристичної, виводячи їх за межі нашого дослідження.

Ринки міських пасажирських перевезень, що складаються з тролейбусного, трамвайного, автомобільного, метрополітенного транспортів – це ринки перевезень громадським транспортом в межах певного міста. Для оцінки типової міри інтенсивності конкуренції на них проведемо аналіз ринку пасажирських перевезень громадським транспортом міста Київ.



**Рис. 2.6 Структура ринку пасажирських перевезень громадським транспортом у м. Київ, 2017 р.**

*Джерело:* складено автором за даними [30, 32, 33]

На основі даних, наведених на рис. 2.6 були розраховані коефіцієнти ринкової концентрації для ринку міських пасажирських перевезень у м. Київ та їх значення є наступними:

Таблиця 2.2

**Показники рівня ринкової концентрації ринку пасажирських перевезень громадським транспортом у м. Київ, 2017 р.**

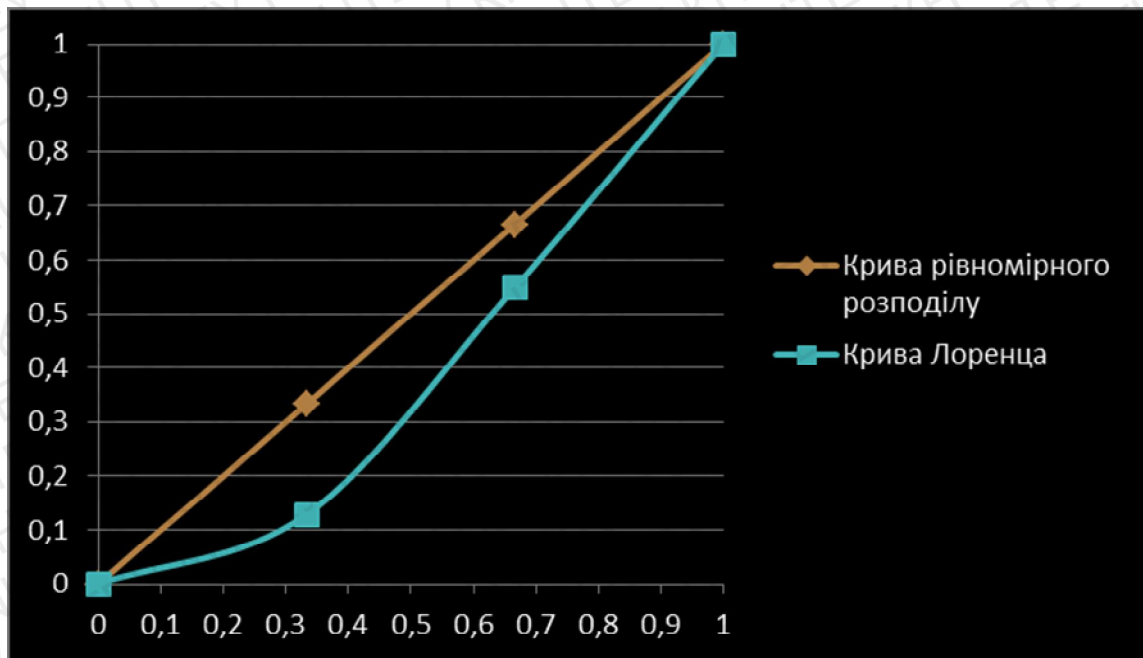
Назва показника	Значення показника
Індекс Херфіндаля-Хіршмана	0,398
Коефіцієнт варіації	43,04 %
Ентропія ринкових часток	0,985
Індекс Джині	0,259

*Джерело:* складено автором за результатами розрахунків, наведених у Додатках Г-Є

Індекс Херфіндаля-Хіршмана для ринку пасажирських перевезень громадським транспортом становить 0,398. Це дає підстави стверджувати, що



досліджуваний ринок є висококонцентрованим. Розрахунки показали – варіація є достатньо низькою ( $V = 43,9\%$ ), засвідчуючи одночасно і передумови для конкуренції, і для – колективного домінування. Значення індексу ентропії ( $E=0,985$ ) належить проміжку від 0,5 до 2, що свідчить про олігопольний ринок, одноосібна монополізація якого є малоімовірною.



**Рис. 2.7 Крива Лоренца для ринку пасажирських перевезень громадським транспортом у м. Київ**

Джерело: складено автором за результатами розрахунків наведених в Додатку Є

Індекс Джині та Крива Лоренца показала рівномірний розподіл ринкових часток на ринку і те, що одноосібна монополізація неможлива, а тоді як загроза колективного домінування є великою.

Підсумувавши усі проведені розрахунки по різним коефіцієнтам й індексам, а також висновки по ним, можна стверджувати, що ринок пасажирських перевезень громадським транспортом у м. Київ є ринком жорсткої олігополії. При цьому слід розуміти, що обидва лідери ринку знаходяться в управлінні одного й того самого суб'єкта муніципальної влади – Київської міської ради, що обумовлює схожість їх конкурентних стратегій



та формує потенціал одноосібної монополізації ринку, незважаючи на відсутність структурних передумов для цього.

Послуги громадського транспорту – це перш за всього суспільні блага, які покликані задовольнити потреби суспільства. Саме тому основні суб'єкти ринку КП «Київський метрополітен» та КП «Київпастрас», які є державними, встановлюють ціни не за для максимізації прибутку, а на умовах беззбитковості, тим самим створюючи незручності для потенційних конкурентів. Фактично це не є політикою стримуючого ціноутворення з метою недопущення розширення фірм конкурентної периферії, але з боку потенційних конкурентів це є стримуючим ціноутворенням.

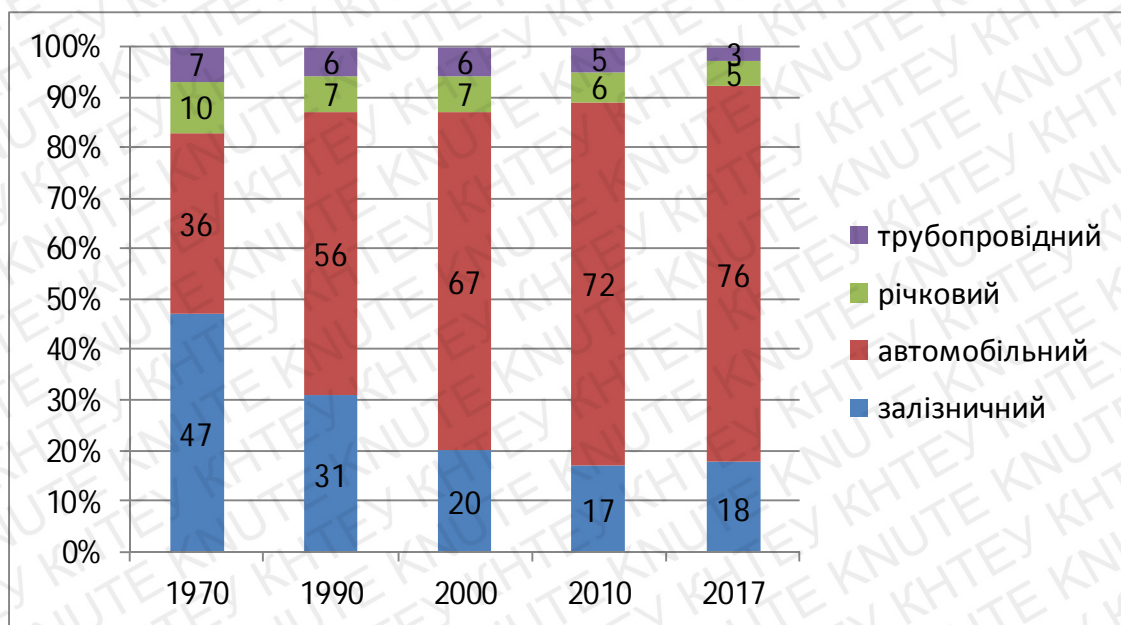
Отже, ринки пасажирських перевезень в Україні характеризуються різним рівнем розвитку й конкуренції. Найбільш конкурентним є ринок пасажирських перевезень автомобільним (автобусним) транспортом, а найбільш прогресуючим є ринок перевезень авіаційним транспортом (який є помірно-олігопольним). Найбільших реформ потребують пасажирські перевезення залізничним транспортом, де ПАТ «Укрзалізниця» у якості одноосібного монополіста надає неякісні послуги й стало втрачає попит. Загалом усі ринки пасажирських перевезень потребують реформ, як для того, щоб відповідати світовим стандартам, так і для забезпечення позитивних ефектів конкуренції на добробут пасажирів.

### **2.3. Аналіз динаміки та сучасного стану конкуренції на ринках вантажних перевезень в Україні**

Вантажні перевезення в Україні реалізуються такими видами транспорту: залізничний, автомобільний, морський, річковий, авіаційний та трубопровідний.

Перед аналізом динаміки та сучасного стану конкуренції на ринках вантажних перевезень в Україні розглянемо структуру вантажних перевезень в країнах ЄС. Європейський досвід показує, що існування вертикально-інтегрованої державної монополії є неефективним. Країни ЄС дійшли висновку, що необхідна лібералізація таких ринків.

Починаючи з 1970 рр. у країнах ЄС була схожа на українську структура вантажних перевезень, де більшу частку займали перевезення залізничним транспортом. Але згідно рис. 2.8 згодом структура вантажних перевезень почала змінюватися. Без конкуренції компанії ставали неефективними, тарифи росли, компанії накопичували борги. В результаті залізниця почала програвати конкуренцію, в першу чергу автомобільним перевезенням. Починаючи з початку 1990-х рр., частка залізничних перевезень на ринку перевезень впала більш ніж удвічі. Щоб змінити ситуацію європейські країни почали реформи, а в Україні ж навпаки ці вантажні перевезення займають значну частку ринку й не проведено жодних реформ. Слід також зазначити, що частка вантажних перевезень річковим й трубопровідним транспортом у країнах ЄС стабільно зменшується, що відповідає ситуації на вітчизняних ринках вантажних перевезень.



### Рис.2.8 Динаміка структури вантажних перевезень в ЄС 1970-2017 рр.

Джерело: складено автором з даними [43]

Як вже аналізувалося у підрозділі 2.1. (Рис. 2.1.) динаміка вантажних перевезень протягом років незалежності України демонструє, що кожен вид вантажних перевезень за видами транспорту є відокремленим та мають свої власні товарні та територіальні межі ринку. Слід охарактеризувати показники ринкової концентрації та кількість діючих підприємств на кожному ринку вантажних перевезень в Україні, станом на 01.01.2016 року, на момент публікації останнього звіту Центру комплексних досліджень про тенденції розвитку конкуренції на вітчизняних ринках товарів і послуг (Табл. 2.3)

Таблиця 2.3

#### Показники ринкової концентрації вантажних перевезень за видами транспорту [30]

Вид транспорту	Кількість підприємств, од.	Обсяги виробництва послуг перевезень, тис. грн.	CR <sub>1</sub> , %	CR <sub>3</sub> , %	CR <sub>5</sub> , %	ННІ
Залізничний	69	12931397,2	82,97	87,47	88,40	0,6904
Автомобільний	1889	17062629,5	15,82	15,82	20,85	0,0304
Авіаційний	12	2709064	97,85	97,85	99,24	0,4526
Морський	6	132432,7	91,47	91,47	99,38	0,5290
Річковий	10	675989,7	99,18	99,18	99,66	0,4218
Трубопровідний	8	16535641	96,74	96,74	98,05	0,6342

Джерело: складено автором за даними звіту Центру комплексних досліджень про тенденції розвитку конкуренції на вітчизняних ринках товарів і послуг

Показники ринкової концентрації вантажних перевезень за різними видами транспорту показали, що достатня конкуренція існує лише на ринку



перевезень автомобільних транспортом. На ринках вантажних перевезень залізничним, авіаційним, морським, річковим, трубопровідних транспортах присутні ознаки монополізації виробництва.

Коефіцієнт ринкової концентрації:

- на всіх видах транспорту, окрім автомобільного, показав ознаки індивідуальної монополізації виробництва ( $CR_1 > 35\%$ );
- найбільші показники мають вантажні перевезення залізничним (82,97%), трубопровідним (78,42%) та морським (71,06%) транспортами, що свідчить про необхідну демонополізацію ринків, де конкуренції зовсім не існує;
- на ринку вантажних перевезень автомобільним транспортом не має ознак ні індивідуальної монополізації ( $CR_1 = 8,08\%$ ), ні колективної ( $CR_3 = 15,82\%$ ;  $CR_5 = 20,85\%$ ).

Індекс Херфіндаля-Хіршмана:

- для ринку вантажних перевезень автомобільним транспортом становить 0,0304, що свідчить про низьку концентрацію;
- найбільший індекс мають вантажні перевезення залізничним транспортом ( $HHI = 0,6904$ );
- інші види транспорту мають індекс Херфіндаля-Хіршмана значно більший ніж 0,2, що свідчить про високу концентрацію на відповідних ринках.

Вертикальними зв'язками між собою, як зазначалося вище, є жорстко пов'язані ринки вантажних перевезень залізничним та трубопровідним транспортами (ПАТ «Укрзалізниця» та ПАТ «Укртрансгаз» відповідно, які є перевізниками і володільцями необхідною транспортної інфраструктури. Щодо морських вантажних перевезень, то існує певна низка перевізників, які мають пільги від морських портів (договори про виняткові торгові операції), що також можна вважати вертикальним зв'язком.

Як і на ринках пасажирських перевезень, ринки вантажних перевезень (окрім автомобільного транспорту) є більш концентрованими, ніж верхньосуміжний ринок (через велику кількість виробників вантажів та логістичних компаній). Тобто досліджувані ринки мають більшу купівельну потужність, ніж верхньосуміжні ринки, що дає їм переговорну силу і можливість встановлювати більш вигідні умови здійснення власної господарської діяльності, максимізації прибутку.

В підсумку, на деяких ринках вантажних перевезень є передумови вертикальних зв'язків, які погано впливають на розвиток конкуренції та створюють умови дискримінації.

Вантажні перевезення в Україні мають адміністративні бар'єри, а саме необхідно мати ліцензію та стандартизацію транспортних засобів, які надають ці послуги. Щодо бар'єрів споживчого переключення, то на ринку вантажних перевезень можуть існувати довгострокові контракти, які можуть укладатися між перевізниками та іншими підприємствами.

Кількість діючих підприємств із надання послуг вантажних перевезень демонструє таке:

- на ринках вантажних перевезень трубопровідним, авіаційним, морським та річковим транспортом діє обмежена кількість суб'єктів господарювання (6-12 од.), що свідчить про великі бар'єри доступу на ринки;
- на ринку вантажних перевезень залізничним транспортом діє 69 перевізників, більшість з яких має хоч і малу частку на ринку, але це свідчить про можливість доступу на ринок та наявність незначного, але позитивного впливу потенційної конкуренції на ринок;
- на ринку вантажних перевезень автомобільним діє 1889 суб'єктів господарювання, що свідчить про конкурентний характер ринку, з чого можливо стверджувати, що ринок є відкритим та з відсутністю суттєвих бар'єрів.

Перейдемо до більш детального аналізу кожного ринку вантажних перевезень.

Судячи з рис. 2.1 авіаційний вантажний транспорт є найбільш динамічним ринком вантажних перевезень. Це – найдорожчий вид транспортних перевезень, перевагами якого є швидкість та можливість досягти віддалених районів. Його доречно використовувати у міжнародних перевезеннях, що є ще одним аргументом на користь його виділення в окремий ринок.

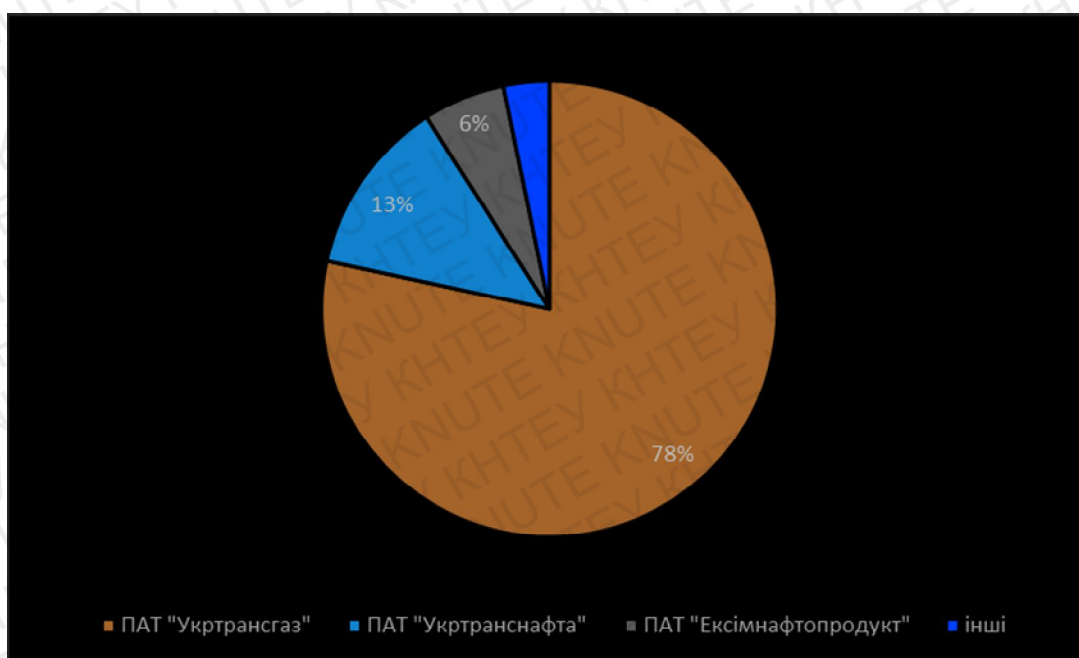
Більшість авіавантажів у світі перевозять спеціалізовані вантажні судна. На них припадає лише 8% світового комерційного флоту, але вони перевозять половину всіх вантажів, а на авіакомпанії, які оперують такими судами, припадає 90% доходів галузі. В основному це або гравці ринку експрес-доставки (DHL, FedEx, Schenker), або комбіновані перевізники, які мають «дочірні компанії» для вантажних перевезень (Lufthansa, AF-KLM). Лише 10% ринку займають суто вантажні або пасажирські авіалінії[44]. Це свідчить про те, що авіаперевізники здебільшого не спеціалізуються на наданні лише одного виду послуг.

Щодо вітчизняного ринку, то в Україні за підсумками 2017 року лідерами вантажоперевезень є «Авіалінії Антонова», авіакомпанії «Міжнародні українські авіалінії» (МАУ), «ЗетАвіа», «Максимус Ейрлайнс», «Українські вертольоти», «Україна Аероальянс» і «Альфа ЕІР». які разом контролюють близько 85% ринку[35]. Конкуренція між цими компаніями залишається досить інтенсивною, зважаючи на розпливчатість олігопольного ядра ринку. Це пов'язано з меншою зарегульованістю ринку порівняно з пасажирськими авіаперевезеннями і нижчими адміністративними бар'єрами, прозорими конкурсними процедурами доступу до ринку. Адже більшість авіаційних вантажоперевезень, в яких приймають участь українські авіакомпанії здійснюється не за контрактами між резидентами, а рамках



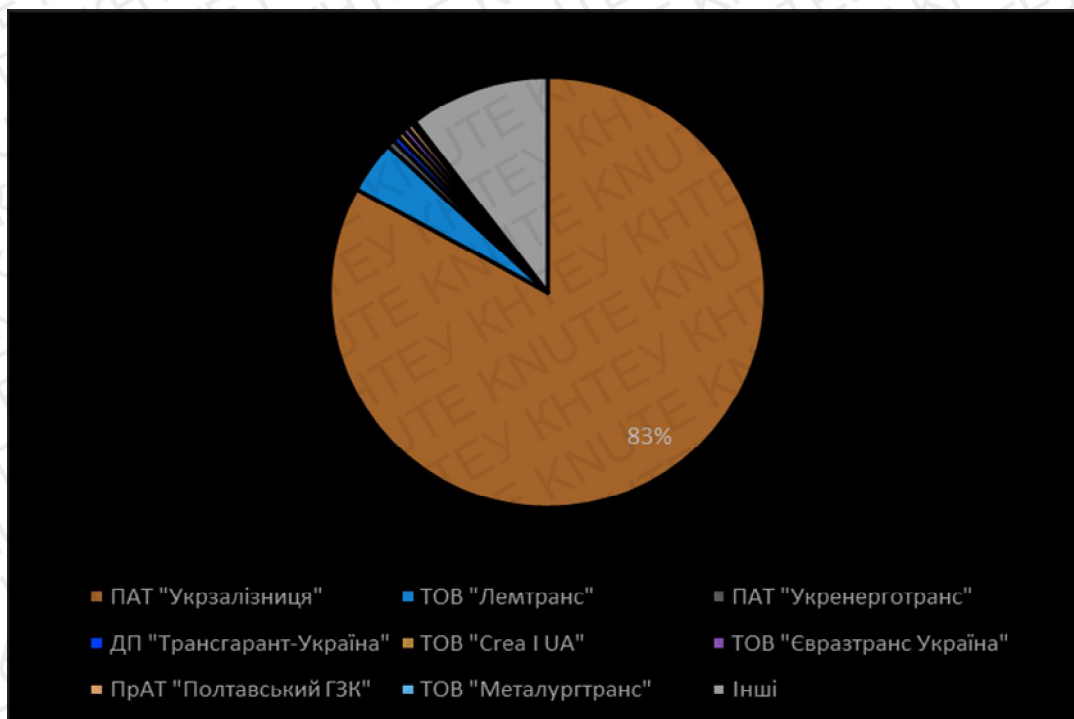
гуманітарних та миротворчих програм ООН, згідно замовлень міжнародних корпорацій тощо.

Протилежною є ситуація в трубопровідному та залізничному транспорті, що пов'язано із суміжністю цього виду діяльності із природно монопольним – експлуатацією залізничної та трубопровідної інфраструктури. Як наслідок – конкуренція на відповідних ринках є обмеженою. Рис. 2.11-2.12 демонструють структуру цих ринків, де присутні одноосібні лідери із великим відривом від інших учасників ринку.



**Рис. 2.9 Структура ринку вантажних перевезень трубопровідним транспортом**

*Джерело:* складено автором за даними [45]



**Рис. 2.10 Структура ринку вантажних перевезень залізничним транспортом**

*Джерело:* складено автором за даними [30, 46]

У першому випадку очевидним є домінування ПАТ «Укртрансгаз», у другому – ПАТ «Укрзалізниця». Незважаючи на структурну подібність ситуація на цих двох товарних ринках суттєво відрізняється. В трубопроводному транспорті кожен оператор є монополістом у межах власної мережі трубопроводів, тоді як на ринку залізничних перевезень конкуренти ПАТ «Укрзалізниця» - ТОВ «Лемтранс», ПАТ «Укренерготранс» та інші для здійснення вантажних перевезень змушені вступати у договірні відносини з своїм прямим конкурентом ПАТ «Укрзалізниця» щодо надання доступу до контрольованої останньою залізничної інфраструктури. Очевидно, що ПАТ «Укрзалізниця» не зацікавлена у ефективній діяльності конкурентів, а володіючи інструментарієм недопуску, обмеження їх допуску до власної інфраструктури чи завищення тарифів на такий допуск є передумовою обмеження конкурентоспроможності відповідних перевізників



та інструментом їх витіснення з ринку чи принаймні обмеження темпів їх зростання.

До АМКУ звертаються суб'єкти господарювання щодо проблемних питань взаємодії вантажовідправників з ПАТ «Укрзалізниця», зокрема, в частині нерівного та непропорційного забезпечення як вантажовідправників, так і компаній-експедиторів, що надають посередницькі послуги, рухомих складом напіввагонів, що знаходиться під управлінням філії Центр транспортної логістики ПАТ «Укрзалізниця»[47].

Крім того, на сайті Міністерства інфраструктури України опубліковано проект наказу «Про затвердження Змін до Збірника тарифів на перевезення вантажів залізничним транспортом та пов'язані з ним послуги», відповідно до розпорядження Кабінету Міністрів України від 01.02.2017 №64 «Про визнання таким, що втратило чинність, розпорядження Кабінету Міністрів України від 09 квітня 2012 р. №209» [48].

Зазначений проект наказу, зокрема, передбачає включення до найменувань видів перевезень, робіт і послуг, які виконуються залізничним транспортом за вільними (договірними) тарифами, плати за використання власного вагона ПАТ «Укрзалізниця», наданого для перевезення вантажу (вагонна складова плати за перевезення у власному вагоні ПАТ «Укрзалізниця») у межах України.

Суб'єкти господарювання зазначають, що затвердження цього проекту наказу негативно вплине на стан національної економіки в цілому, так як безпосередньо призведе до нерегульованого зростання вартості залізничних вантажних перевезень для багатьох промислових галузей, а також ще більше збільшить корупційні ризики.

Враховуючи викладене, АМКУ проводить дослідження ринку перевезення вантажів залізничним транспортом, зокрема напіввагонами, з метою встановлення відповідності дій ПАТ «Укрзалізниця» при забезпеченні



вантажовідправників рухомим складом напіввагонів вимогам законодавства про захист економічної конкуренції.

Надання ПАТ «Укрзалізниця» повноважень щодо вільного ціноутворення значно посилить наявні проблеми в секторі вантажних перевезень. В умовах невиконання ПАТ «Укрзалізниця» планів із надання напіввагонів, наявності адміністративних важелів у вигляді погодження планів перевезень для всіх вантажовідправників ПАТ «Укрзалізниця», можливості вільно встановлювати тарифи окремим вантажовідправникам, можуть збільшитися корупційні ризики та порушення прав вантажоперевізників.

Відповідно, розвиток конкуренції на цьому ринку вимагає суттєвих регуляторних змін у вигляді вертикального відокремлення природно монопольних та суміжних видів діяльності, розподілу регуляторних функцій між Міністерством інфраструктури України та галузевим регулятором зразка національної комісії регулювання природних монополій, що передбачено Законом України «Про природні монополії» від 20 квітня 2000 року, а також Угодою «Про Асоціацію України з ЄС».

Щодо вантажних перевезень річковим транспортом, то динаміка є зовсім невтішною (Рис. 2.1). На зорі української незалежності за обсягами перевезених вантажів річки успішно конкурували із залізницею та автомобільними перевезеннями. Та згодом обсяги перевезень річками скоротилися з майже 67 мільйонів тонн у 90-му році до 8 мільйонів у 2017-му. І це за умови, що річковий транспорт в усьому світі визнається не лише найбезпечнішим для довкілля, а й дешевшим, ніж автомобільний та залізничний. В ЄС щороку річковими маршрутами перевозиться понад 500 мільйонів тонн вантажів. У Нідерландах частка перевезень річковим транспортом наближається до 50%, у США складає 40%, у сусідній Румунії — 29%. В Україні ж коливається близько 3% [49]. Попри всі переваги

річкових перевезень, в нас вони парадоксальним чином не дешевші, а дорожчі за наземні види транспорту.

Причиною цього є монополізованість цього ринку перевезень, а також через те, що на українських річках роками не ведуться роботи із поглиблення дна, компанії-перевізники вимушені брати на борт менше вантажів, ніж могли б. Транспортування річками стають неефективними, а собівартість таких перевезень зростає. До того ж користуватися річкою в Україні дорого. Серед всіх витрат, які йдуть на перевезення річкою, 15-18% – це платежі державі. Сюди входять акциз на паливо, лоцманська проводка, портові збори, користування шлюзами і навіть збір за проходження судна під мостом. Лідером вантажних перевезень річковим транспортом в Україні є ТОВ СП «Нібулон», яка займає більше 50% ринку.

Шляхом вирішення для розвитку конкуренції на ринку може стати відкриття наших річок для іноземних перевізників. Але з іншого боку це може погано вплинути на конкурентоспроможність українських перевізників, тому що Іноземні компанії не сплачують цілу низку податків та обов'язкових платежів, які натомість сплачують українські судновласники.

Морський транспорт орієнтований на експорт та має інші вимоги до характеристик транспортних засобів, що залежить від глибини вод. Ринок вантажних перевезень морським транспортом є монополізованим, причиною чого є порти, які є державною власністю. Сучасні проблеми управління портами, в тому числі корупція у портах, відбиваються на дискримінації різних перевізників, обмежуючи можливості конкуренції на ринку вантажних морських перевезень.

Морський транспортний комплекс є багатофункціональною структурою, що задовольняє потреби національної економіки у транспортному забезпеченні. Морські порти є складовою частиною транспортної і виробничої інфраструктури держави з огляду на їх розташування на напрямках міжнародних транспортних коридорів. Від

ефективності функціонування морських портів, рівня їх технологічного та технічного оснащення, відповідності системи управління та розвитку інфраструктури сучасним міжнародним вимогам залежить конкурентоспроможність вітчизняного транспортного комплексу на світовому ринку. Основними перевагами морської портової галузі України є:

- високий експортний потенціал вантажів чорних металів, вугілля, залізородного концентрату та зернових;
- наявність потужностей з обробки вантажів;
- вигідне розташування морських портів для забезпечення транзитних вантажопотоків;
- наявність нормативно-правової бази щодо можливості залучення приватних інвестицій для розвитку портової галузі;
- наявність висококваліфікованих спеціалістів портової галузі.

Галузь з одним з найпотужніших потенціалом серед провідних країн світу:

- 38 державних підприємств з оборотом близько 10 млрд. грн. на рік
- 5000 галузевих суб'єктів господарювання
- 100 000 моряків-громадян України
- 1 робоче місце в галузі стимулює створення 4-5 робочих місць в суміжних галузях[50].

В усьому світі, нині зростає попит на перевезення внутрішнім водним транспортом. Вантажовласники, насамперед металовиробники і зернотрейдери, в умовах економічної нестабільності, зростання цін на паливо, збільшення випадків перебоїв у роботі залізничного та автомобільного транспорту через конфлікт на сході країни намагаються скоротити транспортні витрати та покращити логістику перевезень.

Отже, в Україні передусім постає завдання та ціль перенести значну частину вантажопотоку на річку, оскільки річковий транспорт має низку



переваг перед іншими видами вантажоперевезень, і насамперед – це економічність.

Найбільш конкурентним у транспортній галузі, як вже зазначалося, є ринок автомобільних перевезень. Коефіцієнти концентрації для однієї, трьох та п'яти найбільших компаній на цьому ринку складають відповідно 8,08%, 15,82% та 20,85%. Така дисперсна структура ринку забезпечує ентропію конкурентних стратегій його учасників та відповідно – найбільше переваг для споживачів.

Останніми роками (через закриття автотранзиту із Російською Федерацією) українські автоперевізники опинилися в ізоляції від інших країн СНД із якими були налагоджені торговельні зв'язки. Через це відбулося помітне зменшення місткості ринку автомобільних вантажних перевезень. Вантажопотоки до Азії зазнали структурних змін на користь морських вантажних перевезень (через поромну переправу) та авіаційних перевезень. Втім в силу обмежень, про які йшлося на початку параграфу, таке заміщення не стало масовим, а суб'єктна структура ринку автомобільних вантажних перевезень не зазнала суттєвих змін. По мірі відкриття європейських ринків товарів та послуг для українських компаній в межах зони вільної торгівлі просто змін зазнала географія перевезень. При цьому як і раніше переважна частка ринку забезпечує внутрішні перевезення, конкуренція на яких є ще більш інтенсивною через нижчі структурні та адміністративні бар'єри. Адже далеко не кожна українська вантажівка відповідає технічним вимогам, встановленим країнами ЄС.

Підсумовуючи слід зазначити, що після економічної та політичної кризи 2013-14 рр. на ринках вантажних перевезень в Україні поступово відновлюється позитивна динаміка, особливо у авіаційних перевезеннях. Окрім ринку вантажних перевезень автомобільним транспортом, ринки вантажних перевезень є монополізованими з майже відсутньою конкуренцією та потенціалу для неї. Для розвитку конкуренції урядові

країни необхідно оновити інфраструктуру для усіх видів транспорту та інтегруватися до європейських стандартів, завдяки яким Україна може стати сполученням вантажних перевезень між Європою та Азією та надати можливість українським перевізникам вийти на міжнародний рівень.

Різні ринки вантажних перевезень в Україні характеризуються різними структурними передумовами та інтенсивністю конкуренції, втім фактично кожен вимагає регуляторних реформ для розвитку конкуренції. Чи то йдеться про формування галузевого регулятора, що контролюватиме недискримінаційність умов доступу до транспортної інфраструктури, чи то про вертикальне відокремлення природно монопольних і потенційно суміжних видів діяльності, чи то про встановлення єдиних технічних вимог до транспортних засобів, про відкриття внутрішнього ринку для конкуренції з боку іноземних компаній, розширення територіальних меж ринків. Без цих реформ очікувати зростання конкуренції на ринках галузі не приходиться.

## **Висновки до розділу 2.**

За результатами проведеного у розділі дослідження встановлено таке:

1. Транспортні послуги в Україні представлені вантажними, пасажирськими міжміськими та пасажирськими міськими перевезеннями. За видами транспорту ринки транспортних послуг є не взаємозамінними (окрім пасажирських міських перевезень), та й є переважно монополізованими. Усі види транспортних послуг мають бар'єри розвитку, через застарілу інфраструктуру, відсутність конкуренції на ринках перевезень та неефективне державне регулювання. Потенціал транспортних послуг України може мати

міжнародне значення (бути транзитним сполученням між Європою та Азією), але для розвитку у цьому напрямку необхідно оновити інфраструктуру за європейськими стандартами, демонополізувати й приватизувати ринки перевезень та сприяти розвитку конкуренції та методики ціноутворення з боку держави.

2. За результатами розрахунку показників концентрації для ринку пасажирських перевезень громадським транспортом у м. Київ можна стверджувати, що останній є олігопольним, де панують два великих підприємства (КП «Київський метрополітен» та КП «Київпаstrans»). Тобто це ринок жорсткої олігополії. При цьому слід розуміти, що обидва лідери ринку знаходяться в управлінні одного й того самого суб'єкта муніципальної влади – Київської міської ради.
3. Ринки міжміських пасажирських перевезень в Україні характеризуються різним рівнем розвитку й конкуренції. Найбільш конкурентним є ринок пасажирських перевезень автомобільним (автобусним) транспортом, а найбільш прогресуючим є ринок перевезень авіаційним транспортом (який є помірно-олігопольним). Найбільших реформ потребують пасажирські перевезення залізничним транспортом, де ПАТ «Укрзалізниця» у якості одноосібного монополіста надає неякісні послуги й стало втрачає попит. В загалом усі ринки пасажирських перевезень потребують вдосконалень й реформ, як для того, щоб відповідати світовим стандартам, так і для забезпечення позитивних ефектів конкуренції на добробут пасажирів.
4. Окрім ринку вантажних перевезень автомобільним транспортом, ринки вантажних перевезень є монополізованими з майже відсутньою конкуренцією та потенціалу для неї. Для розвитку конкуренції урядові країни необхідно оновити інфраструктуру для



усіх видів транспорту та інтегруватися до європейських стандартів, завдяки яким Україна може стати сполученням вантажних перевезень між Європою та Азією та надати можливість українським перевізникам вийти на міжнародний рівень.

5. Вертикальними зв'язками між собою є жорстко пов'язані ринки вантажних перевезень залізничним та трубопровідним транспортом (ПАТ «Укрзалізниця» та ПАТ «Укртрансгаз» відповідно, які є перевізниками і володільцями необхідною транспортної інфраструктури. Щодо морських вантажних перевезень, то існує певна низка перевізників, які мають пільги від морських портів (договори про виняткові торгові операції), що також можна вважати вертикальним зв'язком.
6. В Україні за підсумками 2017 року лідерами вантажоперевезень є «Авіалінії Антонова», авіакомпанії «Міжнародні українські авіалінії» (МАУ), «ЗетАвіа», «Максимум Ейрлайнс», «Українські вертольоти», «Україна Аероальянс» і «Альфа ЕІР». які разом контролюють близько 85% ринку[35]. Конкуренція між цими компаніями залишається досить інтенсивною, зважаючи на розпливчатість олігопольного ядра ринку. Це пов'язано з меншою зарегульованістю ринку порівняно з пасажирськими авіаперевезеннями і нижчими адміністративними бар'єрами, прозорими конкурсними процедурами доступу до ринку. Адже більшість авіаційних вантажоперевезень, в яких приймають участь українські авіакомпанії здійснюється не за контрактами між резидентами, а в рамках гуманітарних та миротворчих програм ООН, згідно замовлень міжнародних корпорацій тощо.
7. Різні ринки вантажних перевезень в Україні характеризуються різними структурними передумовами та інтенсивністю конкуренції, втім фактично кожен вимагає регуляторних реформ для розвитку

конкуренції. Чи то йдеться про формування галузевого регулятора, що контролюватиме недискримінаційність умов доступу до транспортної інфраструктури, чи то про вертикальне відокремлення природно монопольних і потенційно суміжних видів діяльності, чи то про встановлення єдиних технічних вимог до транспортних засобів, про відкриття внутрішнього ринку для конкуренції з боку іноземних компаній, розширення територіальних меж ринків. Без цих реформ очікувати зростання конкуренції на ринках галузі не приходитьсья.

## **ІІІ РОЗДІЛ. КОНКУРЕНТНА ПОЛІТИКА ДЕРЖАВИ НА РИНКАХ ТРАНСПОРТНИХ ПОСЛУГ В УКРАЇНІ**

### **3.1. Цілі, методи та інструменти конкурентної політики в Україні**

На сьогодні ще немає чіткої визначеності щодо співвідношення змісту антимонопольної політики з конкурентною (антимонопольно-конкурентною) політикою. На сторінках наукових джерел можна знайти досить протилежні точки зору щодо цього.

Відзначимо, що антимонопольна політика держави здійснюється у першу чергу економічними методами, використовується економічний механізм, що забезпечує вільну конкуренцію між чисельними виробниками та споживачами. Однак забезпечення цієї конкуренції неможливе без відповідного правового механізму, який знаходить своє відображення у нормах права.

В Україні вперше на законодавчому рівні визначення поняття антимонопольної політики відбулося у Державній програмі демонополізації економіки та розвитку конкуренції, яка була затверджена постановою Верховної Ради України № 3757-ХІІ від 21 грудня 1993 року [51]. Програма встановлює цілі, пріоритети і місце демонополізації економіки і розвитку конкуренції в загальній політиці економічних реформ; етапи і методи формування і розвитку конкурентного середовища, завдання і заходу з демонополізації економіки і розвитку конкуренції, а також обмеження діяльності у цій сфері. Метою державної політики демонополізації економіки і розвитку конкуренції було визначено формування та розвиток конкурентного середовища, яке б забезпечувало ефективне використання



суспільних ресурсів, вільний доступ на ринок для підприємців, свободу споживачів у виборі товарів вищої якості за нижчими цінами.

Відповідно до цієї програми антимонопольна політика - це економічна політика, спрямована на запобігання монопольній діяльності, її обмеженню та припиненню, а також на розвиток конкуренції [51]. Антимонопольна політика повинна здійснюватися на засадах сукупності принципів, а саме – комплексного запровадження заходів у взаємозв'язку з іншими напрямками економічної реформи; диференційованого підходу до об'єктів демонополізації з урахуванням їх економічного становища, ролі у народному господарстві, національних інтересів України; виділення етапів, реалізації проміжних цілей і пріоритетних завдань; координації з відповідними заходами у зовнішньоекономічній сфері; додержання чинного законодавства України; забезпечення гласності.

Стосовно суб'єктів антимонопольної політики, зазначена вище програма визначила державні органи, що забезпечують процес демонополізації економіки та розвитку конкуренції. До них належать такі: Верховна Рада, Президент України, Кабінет Міністрів України, Антимонопольний комітет України, Фонд державного майна України та деякі інші центральні органи виконавчої влади, а також місцеві органи державної виконавчої влади, керівництво і трудові колективи підприємств (об'єднань) та споживачі.

Основними засобами реалізації антимонопольної політики визначено такі:

- демонополізація економіки;
- антимонопольне регулювання;
- застосування антимонопольного законодавства[52, с. 169].

Поряд з поняттям «антимонопольна політика» за сучасних умов використовують і поняття «антимонопольно-конкурентна політика». Це поняття отримало закріплення у ст. 10 Господарського кодексу, в якому

антимонопольно-конкурентна політика визначається як один з основних напрямів економічної політики держави. Антимонопольно-конкурентна політика – це діяльність держави, спрямована на створення оптимального конкурентного середовища діяльності суб'єктів господарювання, забезпечення їх взаємодії на умовах недопущення проявів дискримінації одних суб'єктів іншими, насамперед у сфері монопольного ціноутворення та за рахунок зниження якості продукції, послуг, сприяння зростанню ефективної соціально орієнтованої економіки[53].

Цей напрям державної політики спрямований на створення оптимального конкурентного середовища діяльності суб'єктів господарювання, забезпечення їх взаємодії на умовах недопущення проявів дискримінації одних суб'єктів іншими, насамперед у сфері монопольного ціноутворення та за рахунок зниження якості продукції, послуг, сприяння зростанню ефективної соціально орієнтованої економіки[53].

Необхідно відзначити, що відмінності у назвах (антимонопольна та антимонопольно-конкурентна політика) значною мірою пояснюються зміною економічних та соціальних реалій, що відбулися у нашій державі за десять років, і пройшли між прийняттям у 1993 році Державної програми демонополізації економіки та у 2003 році, коли був прийнятий Господарський кодекс України.

Необхідно більш детально зупинитися на цьому аспекті. Відзначимо, що після здобуття Україною незалежності, безпрецедентний рівень концентрації виробництва, централізована система розподілу та адміністративно-командного управління народним господарством, та як наслідок їх монополізація, обумовили необхідність реалізації в державі саме антимонопольної політики, суб'єкти, об'єкти та заходи реалізації якої уперше були закріплені у Державній програмі демонополізації економіки і розвитку конкуренції (1993 рік) [51].

Після проведення радикальних реформ, приватизації та демонополізації ситуація у сфері конкурентних відносин в Україні поступово змінилася. У нових соціально-економічних умовах основною проблемою антимонопольної політики стало не просто формальне усунення монополізму, а створення ефективного конкурентного середовища, здатного забезпечити стале економічне зростання і стабільне підвищення життєвого рівня народу.

На початку 21 ст. акцент у здійсненні антимонопольної політики в Україні переноситься з подолання та обмеження монополізму на захист економічної конкуренції. Саме тому Указами Президента України було схвалено «Основні напрями конкурентної політики на 1999-2000 роки» та «Основні напрями конкурентної політики на 2002-2004 роки», якими разом із уведеним у дію Законом України «Про захист економічної конкуренції» впроваджено використання терміну «конкурентна політика» [54, 55, 56].

Конкурентна політика – це заходи антимонопольних органів у сфері здійснення контролю за дотриманням законів та інших нормативно-правових актів щодо системи конкурентного права. Конкурентна політика спрямована на:

- поступальний розвиток економіки;
- підвищення конкурентоспроможності продукції та послуг національного товаровиробника;
- стимулювання прогресивних змін структури національної економіки;
- забезпечення ефективної зайнятості[57].

Провідними цілями конкурентної політики є створення рівних умов діяльності суб'єктів господарювання (ефективного конкурентного середовища), забезпечення їх взаємодії на умовах недопущення проявів дискримінації одних суб'єктів іншими, протидія негативним наслідкам антиконкурентних дій органів державної влади.



Захист та заохочення економічної конкуренції є вихідними засадами конкурентної політики держави, яка в кінцевому результаті має сприяти підвищенню конкурентоспроможності національної економіки та суспільному добробуту, тобто «забезпечення ефективної конкуренції виступає сутнісною рисою конкурентної політики»[58]. Разом з тим, державне регулювання економіки як система заходів для здійснення підтримуючої, компенсаційної та регулюючої діяльності держави дає можливість найкращим чином узгоджувати інтереси суб'єктів господарювання з одночасним досягненням соціальних, екологічних та інших цілей розвитку суспільства. Засади конкурентної політики не завжди заперечують доцільність застосування заходів підтримки підприємницької діяльності. В тій мірі, в якій програми державної допомоги суб'єктам господарювання створюють умови для їх входження на ринок або забезпечують проведення їх ефективної реструктуризації, цілі економічної політики не суперечать розвитку конкуренції. Протилежною цілям конкурентної політики та загрозою з точки зору підвищення конкурентоспроможності країни є ситуація, коли надаються значні переваги певній групі учасників ринку за рахунок обмеження можливостей інших суб'єктів господарювання. Підтримка має бути стимулом до розвитку, про що слушно наголошено, зокрема, А. Шастітко: «...панує уявлення того, що конкурентна політика суперечить будь-яким заходам підтримки підприємницької діяльності, але це не так. Конкурентна політика може використовуватись як лакмусовий папірець для розмежування альтернативних стратегій економічного розвитку» [59, с. 56].

Дослідження проблем конкурентної політики держави є важливим і об'єктивно необхідним у сучасних умовах. Це обумовлено багатьма причинами, які пов'язані з ускладненням економічних реалій, системною трансформацією процесу конкуренції, глибинними зрушеннями конкурентних відносин, нестабільністю розвитку сучасного ринкового

господарства, кардинальними змінами економічних засад державного регулювання[60, с. 23].

Для розуміння сутності конкурентної політики необхідним є дослідження сучасного стану товарних ринків України, з'ясування їх природи, структури, інституційних характеристик і визначення чинників розвитку. Ефективність реалізації конкурентної політики залежить від правильного визначення та належного аналізу релевантних товарних ринків. Об'єктивне існування неконкурентних ринків, наявність ринкової влади у виробників і продавців ресурсів, асиметричність (спотворення) ринкової інформації актуалізують роль і значення конкурентної політики держави.

За своїм економічним змістом конкурентна політика – це сукупність дій держави як інституту, які здійснюються для впливу на діяльність ринкових суб'єктів господарювання, для підтримки, захисту й розвитку конкуренції. За своїм юридичним змістом – це діяльність держави, щодо правозастосування конкурентного законодавства. Конкурентна політика за юридичним змістом має бути адекватною наявним економічним умовам розвитку ринково-конкурентних відносин[60, с. 24].

Інструменти конкурентної політики вбудовані окремим блоком у систему економіко-правового інструментарію державного регулювання економіки. Їх застосування відбувається у чітко визначеному правовому полі, зокрема визначені Законами України «Про захист економічної конкуренції», «Про Антимонопольний комітет України» та інші.

Інструменти конкурентної політики можна поділити на такі:

- адміністративні (дозволи, заборони на визначені законом дії, примусовий поділ, перевірки суб'єктів, штрафні санкції, перевірки рішень);
- фінансово-економічні (ціни, бюджетні видатки, надання державної допомоги, податки);

- інформаційно-консультаційні (дослідження і аналіз ринку, обчислення порогових показників, експертиза як спеціальна форма аналізу) [61, с. 51].

Політика захисту конкуренції – це комплекс правових засобів, які реалізуються в діяльності державного антимонопольного органу, спрямованих на виявлення, розслідування та запобігання правопорушень, на захист і відновлення законних інтересів і прав суб'єктів ринку, які можуть виникати внаслідок порушення правил конкуренції, притягнення до відповідальності осіб, винних у порушенні конкурентного законодавства, а також у забезпеченні режиму попереднього контролю за формуванням структури ринків [62, с. 21]. Захист конкуренції пов'язаний із проведенням дослідження і розслідування справ щодо антиконкурентних дій на певному товарному ринку. Здійснення такого розслідування вимагає досить багато часу, а отже – не є оперативним, що знижує дієвість відповідних заходів.

Антимонопольний комітет України (АМКУ) – орган державної влади зі спеціальним статусом, метою якого є забезпечення державного захисту конкуренції у підприємницькій діяльності.

Існування конкуренції на товарних ринках залежить від різних факторів, серед яких є не лише поведінка суб'єктів господарювання, дії регуляторних органів, але і соціальна складова, що формується під впливом потреб та купівельної спроможності споживачів. За таких умов на соціально важливих ринках актуальними є забезпечення своєчасного та якісного задоволення потреб споживачів, що можливе завдяки формуванню на ринку конкурентних відносин між ринковими учасниками.

Конкурентні відносини на ринку пасажирських і вантажних перевезень формуються під впливом ринкових процесів за втручання органів державної влади та місцевого самоврядування, які визначають умови доступу до ринку певного кола суб'єктів господарювання. Для удосконалення конкурентного середовища та функціонування ринку необхідно виявити та структурувати



наявні на ринку проблеми розвитку конкуренції, усунення чи мінімізація впливу яких дасть змогу вдосконалити існуючу систему надання послуг пасажирських перевезень. З цією метою найбільш ефективним вирішенням проблеми є удосконалення механізмів регуляторної діяльності, що здійснюється уповноваженими органами державної влади та органами місцевого самоврядування, зокрема, оптимізація процедури проведення конкурсів з визначення автомобільного перевізника на автобусному маршруті загального користування, процесів контролю за дотриманням перевізниками умов укладених угод та процедури розірвання угод з перевізниками у разі недотримання ними умов договорів.

Дослідження проблем конкурентної політики держави є важливим і об'єктивно необхідним у сучасних умовах. Це обумовлено багатьма причинами, які пов'язані з ускладненням економічних реалій, системною трансформацією процесу конкуренції, глибинними зрушеннями конкурентних відносин, нестабільністю розвитку сучасного ринкового господарства, кардинальними змінами економічних засад державного регулювання.

На ринках транспортних послуг І. Спирін та Е. Шегай розглядають антимонопольне регулювання серед основних регуляторів ринку в правовій державі ринкового типу, поряд з такими як ліцензування, сертифікація, нормативно-правова база ринкової діяльності, встановлення та застосування норм відповідальності[63, с. 15]. Тобто регулювання з боку АМКУ є важливим аспектом для здійснення діяльності з транспортних перевезень.

Узагальнюючи, зазначимо, що конкурентна політика спрямована на захист інтересів споживачів і суспільства в цілому від можливих зловживань домінуючим чи монопольним становищем та негативних наслідків монопольної діяльності певних господарюючих суб'єктів. З цією метою у законодавстві встановлюють антимонопольні обмеження, щоб забезпечити оптимальний баланс інтересів монопольних утворень і суспільства. Для цих

цілей використовують кількісні та якісні показники щодо цін, тарифів, обсягів ринку (виробництва), нормативів якості, стандартів, структури розподілу товарів на ринку, бар'єрів вступу на ринок тощо. Конкурентна політика також чітку регламентацію державної допомоги, чим забезпечується встановлення чи відновлення балансу для окремих суб'єктів підприємницької діяльності, економічних зон, територій тощо.

Щодо ринків транспортних послуг в Україні, то на них існує певна проблематика у сфері конкуренції та дії АМКУ щодо їх вирішення. Конкурентні відносини на ринках транспортних перевезень безпосередньо залежать від можливості доступу до ринків всіх бажаючих підприємств, які відповідають кваліфікаційним вимогам. При цьому контроль за діями органів, які надають дозволи на здійснення перевезень, та моніторингу дотримання перевізниками умов укладених угод з боку громадськості та органів АМКУ дасть змогу запобігти обмеженню, спотворенню чи усуненню конкуренції на зазначеному ринку.

### **3.2. Оцінка впливу державного галузевого регулювання на конкуренцію на ринках транспортних послуг**

В Україні важливого значення набуває проблема подальшого розвитку і вдосконалення правового регулювання суспільних відносин у сфері транспортної діяльності, їх місця в правовій системі держави, від вирішення якої значною мірою залежить успіх розвитку багатьох галузей економіки й ринкових відносин.

Транспортне право України міцно пов'язане з поняттям транспорту як галузі української економіки. Ст. 1 «Транспорт у системі суспільного виробництва» Закону України «Про транспорт» від 10 листопада 1994 р. [64]

визначає: «Транспорт є однією з найважливіших галузей суспільного виробництва і покликаний задовольняти потреби населення та суспільного виробництва в перевезеннях».

Предметом правового регулювання транспортного права виступають суспільні відносини, що виникають між транспортними підприємствами й споживачами, між самими транспортними підприємствами як одного так і різних видів транспорту при здійсненні процесу перевезень та між транспортними підприємствами і органами державної влади і місцевого самоврядування, наділеними господарською компетенцією у сфері транспорту.

Транспортне право як галузь законодавства України – це система (вся сукупність) нормативно-правових актів, що містять норми транспортного права, уособлені у вигляді кодифікованих і поточних законів, указів Президента України, статутів, настанов, постанов уряду, інструкцій, правил, технічних умов, інших нормативних актів.

Здійснення транспортної політики – це діяльність з управління єдиним транспортним комплексом та окремими підгалузями транспорту, транспортними підприємствами органів державної влади та місцевого самоврядування, які наділені господарською компетенцією. Особливість такої діяльності в тому, що за своїм змістом вона полягає в розробці, прийнятті та реалізації довгострокових програм і планів розвитку транспортної галузі. Ця управлінська діяльність має переважно конституційно-правовий вимір.

Зміст оперативного державного управління єдиною транспортною системою складається із реалізації державного управління на середньому (обласному) та низовому (районному, міському тощо) рівнях. Така діяльність врегульована адміністративним правом та господарським законодавством.



Метою державного управління транспортом є організаційне забезпечення нормального і безпечного функціонування транспортної системи, яка має ґрунтуватися на поєднанні приватних і публічних інтересів.

Основними завданнями державного регулювання транспортних послуг є:

- забезпечення своєчасного, повного та якісного задоволення потреб населення і суспільного виробництва в перевезеннях та потреб оборони України;
- дотримання необхідних темпів і пропорцій розвитку національної транспортної системи;
- захист економічних інтересів України та законних інтересів підприємств і організацій транспорту та споживачів транспортних послуг;
- створення рівних умов для розвитку господарської діяльності підприємств транспорту;
- обмеження монополізму та розвиток конкуренції;
- координація роботи різних видів транспорту;
- ліцензування окремих видів діяльності в галузі транспорту[9].

*Автомобільний транспорт.* До системи державних органів управління автомобільним транспортом необхідно віднести Верховну Раду України, Кабінет міністрів України, Міністерство інфраструктури України, Департамент стратегічного розвитку дорожнього ринку та автомобільних перевезень України, органи державної влади на місцях та органи місцевого самоврядування в частині реалізації компетенції в сфері управління транспортом.

Департамент стратегічного розвитку дорожнього ринку та автомобільних перевезень України організовує контроль за виконанням законодавства про автомобільний транспорт та бере участь у здійсненні стандартизації та сертифікації, ліцензування перевезень, формує пропозиції

щодо тарифної політики, відповідно до законодавства забезпечує захист прав споживачів послуг автомобільного транспорту загального користування[65].

Надання послуг із перевезення пасажирів і вантажів автомобільним транспортом загального користування підлягає ліцензуванню відповідно до закону[66]. Ліцензування на автомобільному транспорті загального користування спрямоване на визначення початкових і поточних умов надання послуг із перевезень, а також найважливіших параметрів обслуговування споживачів (ст. 8 Закону України «Про транспорт», ст. 9 Закону України «Про автомобільний транспорт»). Ліцензування безпосередньо впливає на конкуренцію на ринках автомобільних перевезень, так як у вітчизняній практиці склалася тенденція за якої ліцензії отримують одні й ті ж суб'єкти господарювання. Такі дії з боку державних органів потребують контролю з боку АМКУ щодо добросовісності виконання своїх повноважень й відсутності антиконкурентних узгоджених дій.

Відповідно до статті 5 Закону України «Про автомобільний транспорт» державне регулювання та контроль у сфері автомобільного транспорту реалізується шляхом проведення центральними та місцевими органами виконавчої влади, органами місцевого самоврядування зокрема, тарифної політики, на автомобільному транспорті. Згідно із статтею 6 Закону України «Про автомобільний транспорт» обласні державні адміністрації формують у приміському та міжміському сполученні мережу автобусних маршрутів загального користування, що не виходять за межі території області, та здійснюють в межах своїх повноважень контроль за дотриманням законодавства у сфері автомобільного транспорту на відповідній території.

Після прийняття Постанови Кабінету Міністрів України від 25.03.2015 №240 «Про внесення змін у додаток до постанови Кабінету Міністрів України від 25.12.1996 №1548» [67], державне регулювання вартості послуг з перевезення пасажирів на автобусних маршрутах загального користування було відмінено, та у такий спосіб перевізники отримали право на

встановлення тарифів з перевезення пасажирів автобусами, які працюють в звичайному режимі руху на приміських та міжміських автобусних маршрутах.

Разом з тим сама відміна державного регулювання тарифів на послуги з перевезення пасажирів не позбавила відповідні державні органи контрольних функцій в питанні ціноутворення на ці послуги та не відмінила необхідність забезпечення обґрунтованості таких тарифів.

Так, відповідно до статей 43 і 44 Закону України «Про автомобільний транспорт» визначення автомобільного перевізника на автобусному маршруті загального користування здійснюється виключно на конкурсних засадах, організація проведення конкурсу та визначення умов перевезень покладаються на органи виконавчої влади та органи місцевого самоврядування[2].

Органи влади мають здійснювати контроль за виконанням умов укладених із автомобільними перевізниками договорів, у тому числі і в частині формування та зміни тарифів як невід'ємної частини цих договорів.

Разом з тим під час проведеного органами АМКУ дослідження встановлено, що більшість облдержадміністрацій, що є організаторами автобусних перевезень на відповідних внутрішньообласних автобусних маршрутах загального користування, та райдержадміністрацій, що є організаторами перевезень приміських автобусних маршрутів у межах району:

- не висувають вимогу до перевізників під час їх конкурсного відбору щодо визначення ними вартості, за якою вони мають намір перевозити пасажирів на відповідних автобусних маршрутах, що є об'єктами конкурсу;
- не визначають у договорі з переможцем конкурсу як істотну умову ні вартість перевезення пасажирів, ні порядок її зміни.



Тобто, при визначенні перевізників на відповідні приміські та міжміські (внутрішньообласні) маршрути обласні та районні державні адміністрації не враховують пропозиції перевізників щодо ціни (вартості) перевезення пасажирів та не розглядають ціну (вартість), за якою перевізник буде здійснювати перевезення пасажирів автомобільним транспортом.

Внаслідок самоусунення обласних та районних державних адміністрацій від контролю за встановленням (зміною) автомобільними перевізниками тарифів на перевезення пасажирів приміськими та міжміськими (внутрішньообласними) маршрутами під час організації перевезень пасажирів автомобільним транспортом у відповідних областях і районах, відбувається необґрунтоване підвищення перевізниками тарифів на проїзд та, як наслідок, виникнення соціальної напруги та обурення населення.

Враховуючи наведене, АМКУ надав обов'язкові для розгляду всім обласним державним адміністраціям Рекомендації №10-рк від 11.04.2017 :

- забезпечити перевірку вже укладених (чинних) договорів на перевезення пасажирів автомобільним транспортом на приміських та міжміських (внутрішньообласних) маршрутах, укладених обласними державними адміністраціями з автомобільними перевізниками, на наявність таких умов організації перевезень, як вартість перевезення пасажирів (тарифи) та порядок зміни перевізниками вартості перевезення пасажирів (тарифів), а за відсутності таких умов – ініціювати внесення відповідних змін до укладених договорів з перевізниками;
- забезпечити проведення конкурсного відбору перевізників з урахуванням вартості їх послуг, за результатами якого укласти договори про організацію перевезень пасажирів, в яких передбачати, зокрема: вартість проїзду, умови, за яких можлива зміна перевізниками

- вартості (тарифів), та порядок (умови) ініціювання та внесення таких змін у договори[68].

За результатами аналізу інформації, яка надійшла від обласних та районних державних адміністрацій на виконання Рекомендацій, встановлено, що деякі обласні державні адміністрації як і раніше продовжують самоусуватись від здійснення контролю за встановленням (зміною) автомобільними перевізниками тарифів на перевезення пасажирів на приміських та міжміських (внутрішньообласних) маршрутах під час організації перевезень пасажирів автомобільним транспортом у відповідних областях і районах України.

Водночас, як було встановлено за результатами проведеного АМКУ дослідження, така ситуація з бездіяльністю обласних та районних державних адміністрацій, яка за певних умов може призвести до виникнення ознак порушення законодавства про захист економічної конкуренції, спричинена певною нормативною неврегульованістю нормативно-правових актів у сфері автомобільного транспорту.

Враховуючи соціальну важливість порушених питань, з метою розвитку конкуренції на ринках перевезення пасажирів автомобільним транспортом на приміських та міжміських (внутрішньообласних) автобусних маршрутах загального користування, забезпечення прозорості та обґрунтованості ціноутворення на ці послуги, АМКУ звернувся до Кабінету Міністрів України з проханням доручити:

1. Міністерству інфраструктури України підготувати та внести на розгляд ВРУ зміни до Закону України «Про автомобільний транспорт» щодо лібералізації і дерегуляції ринку пасажирських автомобільних перевезень, спрощення системи допуску до ринку регулярних пасажирських автомобільних перевезень пасажирів автомобільним транспортом на автобусних маршрутах загального користування.

До внесення таких змін доручити Міністерству інфраструктури України внести зміни до Порядку проведення конкурсу з перевезення пасажирів на автобусному маршруті загального користування, затвердженого постановою Кабінету Міністрів України від 03.12.2008 №1081, та Методики розрахунку тарифів на послуги пасажирського автомобільного транспорту, затвердженої наказом Міністерства транспорту та зв'язку України від 17.11.2009 №1175.

2. Обласним державним адміністраціям (організаторам перевезень пасажирів автомобільним транспортом) до нормативного врегулювання зазначених питань під час здійснення контролю за дотриманням законодавства у сфері автомобільного транспорту на відповідних територіях вживати заходів щодо забезпечення прозорості та обґрунтованості ціноутворення на послуги з перевезення пасажирів на автобусних маршрутах загального користування суб'єктів господарювання, які були призначені ними на відповідні маршрути.

Отже, АМКУ вживає передбачені законодавством заходи для запобігання порушенням законодавства про захист економічної конкуренції у сфері перевезення пасажирів автомобільним транспортом.

*Залізничний транспорт.* Залізничний транспорт порівняно з іншими галузями є сферою з найбільшою часткою державної власності та високим рівнем адміністрування усіх транспортних відносин.

ПАТ «Укрзалізниця» є органом управління залізничним транспортом загального користування, підвідомчим Міністерству інфраструктури України. ПАТ «Укрзалізниця» здійснює централізоване управління процесом перевезень у внутрішньому і міжнародному сполученнях та регулює виробничо-господарську діяльність залізниць у сфері організації цього процесу.

Підприємства та організації залізничного транспорту загального користування здійснюють свою діяльність на основі поєднання принципів



державного регулювання та ринкових відносин. Так як ПАТ «Укрзалізниця» є монополістом у сфері залізничних перевезень, встановлення тарифів на перевезення вантажів, пасажирів, багажу, вантажобагажу залізничним транспортом (за винятком приміських пасажирських перевезень) у межах України здійснюється на підставі державної бюджетної, цінової та тарифної політики і встановлюється в порядку, що визначає Кабінет Міністрів України. Тарифи на перевезення пасажирів і багажу в приміському сполученні встановлюються відповідними залізницями за погодженням з місцевими органами державної виконавчої влади. При рівні тарифів, що не забезпечують рентабельності цих перевезень, збитки залізниць компенсуються з місцевих бюджетів. Тарифи на перевезення вантажів, пасажирів, багажу, вантажобагажу залізничним транспортом у міжнародному сполученні встановлюються відповідно до міжнародних договорів та чинного законодавства України. Державне регулювання залізничного транспорту потребує значного реформування, оскільки на ринках залізничних перевезень зовсім відсутня конкуренція, а ПАТ «Укрзалізниця» регулярно зловживає монопольним становищем, справи щодо яких кожен рік розглядає АМКУ.

*Повітряний транспорт.* Основні засади функціонування повітряного транспорту закладено в Законі України «Про транспорт» та в спеціальному кодифікованому нормативному акті — Повітряному кодексі України. Особливістю державного управління цивільною авіацією є те, що воно здійснюється не через Міністерство інфраструктури України, а через Державну авіаційну службу України (Державіаслужба). Вона виконує функції головного (провідного) органу у системі центральних органів виконавчої влади і забезпечує реалізацію державної політики в галузі цивільної авіації та у сфері використання повітряного простору України.

Відповідно до статті 7 Закону України «Про ліцензування видів господарської діяльності» Державіаслужба здійснює ліцензування виду

господарської діяльності з перевезення пасажирів, небезпечних вантажів та небезпечних відходів повітряним транспортом[66], що як і у випадку із автомобільними перевезеннями безпосередньо впливає на кількість потенційних суб'єктів господарювання, які можуть інтенсифікувати конкуренцію.

На ринку авіаперевезень існують проблеми та справи в АМКУ щодо зловживання монопольним становищем та антиконкурентних узгоджених дій. ДП «МА «Бориспіль» зловживає монопольним становищем у вигляді надання знижок на окремі види спеціалізованих послуг лише окремим суб'єктам господарювання, що може призвести до обмеження конкуренції на ринках перевезення пасажирів авіаційним транспортом.

З ДП «МА «Бориспіль» неодноразово стягувалися штрафи за порушення п. 2 ст. 50 Закону України «Про захист економічної конкуренції» у вигляді зловживання монопольним становищем на ринку спеціалізованих послуг аеропорту. У рішенні АМКУ №13-р від 24.01.2017 р. ДП «МА «Бориспіль» визнали порушником у вчиненні дій, що могли призвести до обмеження конкуренції на ринках наземного обслуговування на території аеропорту «Бориспіль», які полягли в необґрунтованій відмові в погодженні заявок на отримання сертифіката відповідності на здійснення аеропортової діяльності та зволіканні під час погодження внутрішньої документації ТОВ «Інтеравіа», необхідної для отримання сертифіката відповідності на здійснення аеропортової діяльності. На суб'єкта господарювання було накладено штраф 12 700 грн[69].

АМКУ вже надав рекомендації ДП «МА «Бориспіль» №18-рк від 14.06.2017 Розробити та затвердити у встановленому порядку прозорі і недискримінаційні умови застосування ДП «Міжнародний аеропорт «Бориспіль» до авіакомпаній при виконанні ними регулярних рейсів знижувальних коефіцієнтів до аеропортових зборів за обслуговування

повітряних суден і пасажирів у державному підприємстві «Міжнародний аеропорт «Бориспіль»».

Також АМКУ й надав рекомендації Міністерству інфраструктури та Міністерству економічного розвитку та торгівлі №19-рк від 14.06.2017:

1. Міністерству інфраструктури України та Міністерству економічного розвитку і торгівлі України – вжити заходів щодо надання Аеропортами України недискримінаційних знижок (знижувальних коефіцієнтів) до Аеропортових зборів на обґрунтованій основі.

2. Міністерству інфраструктури України - розробити прозорий, недискримінаційний порядок та критерії, які б передбачали механізм надання аеропортами України авіакомпаніям знижувальних коефіцієнтів до аеропортових зборів за обслуговування повітряних суден і пасажирів в аеропортах України, обов'язковий до виконання всіма аеропортами України[70].

*Морський та річковий транспорт.* Свої проблеми мають й ринки перевезень морським та річковим транспортом. Згідно зі статтею 5 Закону України «Про природні монополії» до сфери природних монополій віднесено, зокрема, спеціалізовані послуги у річкових, морських портах, морських рибних портах відповідно до переліку, визначеного Кабінетом Міністрів України[71].

Законом України «Про морські порти України» (далі – Закон) встановлено, що морський порт – визначені межами територія та акваторія, обладнані для обслуговування суден і пасажирів, проведення вантажних, транспортних та експедиційних робіт, а також інших пов'язаних з цим видів господарської діяльності[72]. Отже, кожен із морських портів України є суб'єктом природної монополії в межах акваторії відповідного порту на регіональних ринках надання відповідних портових послуг і на зазначеному ринку має ознаки такого, що займає монопольне (домінуюче) становище.



Наказом Мінінфраструктури від 12.06.2013 р. №316 затверджено порядок справляння та розміри ставок портових зборів, яким міністерство встановило розміри зборів у морських портах та знижок до них без будь-якого економічного обґрунтування та, всупереч вимогам статті 22 Закону, без розробки та затвердження відповідної методики.

Відчутний вплив на умови конкуренції на загальнодержавному ринку послуг з транспортної обробки зовнішньоторговельних і транзитних вантажів та суден у морських портах України має розмір ставки портових зборів. Так, високі ставки портових зборів призводять до зростання дисбурсментських витрат і, як наслідок, вимушеного підвищення судновласниками (перевізниками) ставок фрахту, що за інших рівних умов знижує конкурентоздатність портових операторів. Отже, економічна привабливість морських портів та послуг відповідних стивідорних компаній для вантажовідправників (вантажоотримувачів) і судновласників значною мірою залежить від розміру портових зборів.

Основним господарюючим суб'єктом у сфері річкового транспорту є пароплавства (ПрАТ «Українське Дунайське пароплавство», Державна судноплавна компанія «Чорноморське пароплавство») та інші перевізники різних форм власності, які отримали у встановленому порядку ліцензію на надання послуг із перевезення пасажирів та вантажів морським, річковим транспортом. Статус національного перевізника передбачає обов'язкове виконання державних замовлень та зобов'язань, які випливають із міжнародних договорів України (що у певному сенсі є обмеженням для потенційних нових суб'єктів господарювання, які можуть не мати достатньо ресурсів для виконання цих умов).

*Трубопровідний транспорт.* Трубопровідний транспорт займає особливе місце в транспортній системі України. Згідно із Законом України «Про транспорт» трубопровідний транспорт є стратегічним енергозабезпечуючим об'єктом, що і визначає його місце в системі[64].

Головна особливість відносин на трубопровідному транспорті – це відсутність класичного елемента — рухомого складу, що переміщується.

Важливою умовою діяльності на трубопровідному транспорті є ліцензування та сертифікація робіт. Закон визначає, що діяльність, пов'язана з проектуванням, будівництвом, ремонтом та експлуатацією об'єктів трубопровідного транспорту, здійснюється на підставі спеціального дозволу (ліцензії) і підлягає обов'язковій сертифікації. Згідно з ст. 13 Закону України «Про трубопровідний транспорт» Діяльність, пов'язана з проектуванням, будівництвом, ремонтом та експлуатацією об'єктів трубопровідного транспорту, здійснюється на підставі ліцензії[73]. Ліцензії видаються в порядку, встановленому законодавством, яким займається Національна комісія, що здійснює державне регулювання у сферах енергетики та комунальних[74]. Внаслідок суміжності трубопровідних перевезень з використанням трубопроводів (які є природномонополями об'єктами) конкуренція на ринку обмежена й державне регулювання в цій галузі не робить жодних реформувань для створення умов потенційної конкуренції на цих ринках.

Тобто перевезення усіма видами транспорту знаходяться під певним державним контролем й регулюються нормативно-правовими актами. До того ж створені спеціалізовані державні структури й органи, які безпосередньо займаються питаннями здійснення діяльності перевезень певними видами транспорту, що надають ліцензії, регулюють тарифну політику, запобігають порушенням, забезпечують рівні умови для всіх суб'єктів господарювання.

Окремо слід зазначити про Національну транспортну стратегію України на період до 2030 року, яка була розроблена для комплексного вирішення наявних проблем в галузі транспорту. Ця стратегія містить пріоритети розвитку транспортного сектору України та відображає останні зміни впровадження євроінтеграційного курсу та імплементацію положень

Угоди про асоціацію між Україною, з однієї сторони, та Європейським Союзом, Європейським співтовариством з атомної енергії і їхніми державами-членами, з іншої сторони, а також зміни геополітичного середовища в регіоні.

В зазначеній стратегії фактично всі повноваження національної комісії з регулювання у сфері транспорту обмежуються лише встановленням цін і тарифів на послуги, що виробляються суб'єктами природних монополій.

АМКУ вважає, що відсутність належного органу з регулювання суб'єктів природних монополій у сфері транспорту є основною перешкодою проведенню структурних реформ у сфері і, навпаки, з утворенням такого органу це може стати трампліном для реформування у транспортній сфері.

Національна комісія, що здійснює державне регулювання у сфері транспорту, буде відігравати головну роль у розробленні та вдосконаленні нормативно-правових актів з питань державного регулювання суб'єктів природних монополій та на суміжних з природною монополією ринках перевезень пасажирів і вантажів та відігравати провідну роль в питаннях розвитку конкурентного середовища у сфері надання послуг з організації та здійснення транзитних перевезень.

Очікувані результати Національної транспортної стратегії:

- створення умов, які забезпечують за рахунок виникнення та розвитку конкуренції виведення товарного ринку із стану природної монополії, що дасть можливість ефективніше задовольняти попит, а також сприяння розвитку конкуренції на суміжних ринках;
- формування цінової політики у відповідній сфері регулювання;
- ефективне функціонування товарних ринків на основі збалансування інтересів суспільства, суб'єктів природних монополій та споживачів товарів, що виробляються (реалізуються) суб'єктами природних монополій[47].



Отже, усі види транспортних послуг підлягають державному регулюванню та мають свої служби нагляду: Департамент стратегічного розвитку дорожнього ринку та автомобільних перевезень України, Державна адміністрація залізничного транспорту (Укрзалізниця), Державна авіаційна служба України (Державіаслужба), Державний департамент реформування та функціонування морського та річкового транспорту. Основними вимогами до здійснення транспортних перевезень є наявність ліцензії та сертифікація транспортних засобів. Також до повноважень державного регулювання галузі є тарифне регулювання послуг, яке встановлюється Міністерством інфраструктури та Кабінетом Міністрів України. На ринках транспортних послуг України існує низка проблем щодо ведення конкурентної політики, питаннями вирішення яких займається Антимонопольний комітет України. Зловживання монополієм (домінуючим) становищем, антиконкурентні узгоджені дії, необґрунтоване ціноутворення на послуги – усе це проблеми, що відносяться до порушень захисту добросовісної економічної конкуренції, які АМКУ вирішує у вигляді надання рекомендацій, доручень міністерствам, накладанням штрафів на суб'єктів господарювання.

### **3.3. Стимулювання розвитку конкуренції на ринках транспортних послуг в Україні**

Проаналізувавши ринки транспортних послуг в Україні можна стверджувати, що ринки є занадто монополізованими, більшість підприємств з надання транспортних послуг є державними, інфраструктура ринків транспортних послуг є застарілою. Але все одно кожен з ринків має свої особливості й характеризується різними ринковими проблемами.

На ринках пасажирських перевезень найбільш конкурентним є ринок перевезень автомобільним (автобусним) транспортом, де здійснює діяльність

велика кількість суб'єктів господарювання. Головними проблемами цього ринку є:

- досить значна частка перевізників працює у тіні;
- недоліки реалізації конкурсів на отримання ліцензії на маршрут, що призвело до домовленостей державними органами;
- застаріла інфраструктура внаслідок незмінюваності ринкової структури.

Тобто хоч перевізників начебто й багато, але вони не змінюються й конкуренції між ними по факту не відбувається. Для стимулювання розвитку конкурентних відносин на цьому ринку необхідно змінити умови для отримання ліцензії на здійснення перевезень. Визначивши мінімальні вимоги, які повинен мати автобусний перевізник, він повинен отримати право на одержання дозволу на здійснення міжобласних перевезень. Такі умови дадуть можливість рівноправно конкурувати із іншими суб'єктами господарювання, що у свою чергу створить добросовісне конкурентне середовище. Відсутність значного втручання державних органів влади щодо діяльності автоперевізників зробить ринок привабливим для нових потенційних приватних компаній, які зможуть зробити якісну конкуренцію.

При введенні нових правил і посиленні контролю за їхнім виконанням дійсно зміниться розстановка сил на ринку – утвориться низка великих перевізників, які зможуть надавати якісні послуги за обґрунтованою ціною, невеликі перевізники не зможуть витримати нові вимоги і будуть змушені згорнути діяльність.

Ринок пасажирських перевізників авіаційним транспортом має суб'єкта господарювання із значною часткою ринку (ПрАТ «МАУ» має значну частку ринку 37,47%). Тенденція останніх років показує стабільне зменшення частки цього авіаперевізника, а з іншого боку постійне збільшення обсягів авіаперевезень й кількості авіаперевізників. Ринок все одно має свої проблеми, але може стати потенційно конкурентним.

Як показує вітчизняна практика, то існують обмеження з боку державної влади щодо допущення на український ринок іноземних авіаперевізників-лоукостерів, які пропонують свої послуги за нижчими цінами. Компанії-лоукостери вже досить давно здійснюють свою діяльність у розвинених країнах Європи та світу й значно підвищили попит на цей вид перевезень. В Україні ж ціни на пасажирські авіаперевезення є досить великими у порівнянні із платоспроможністю населення й недопущення на ринок таких перевізників не створить передумов для їх зниження. Тобто для стимулювання конкуренції й розвитку ринку пасажирських перевезень авіаційним транспортом в Україні необхідно, щоб іноземні компанії входили на ринок, що у свою чергу призведе до:

- зниження цін з боку українських авіаперевізників;
- покращення якості перевезень національних авіаперевізників, щоб вони відповідали високій ціні.

Найбільш проблемним ринком пасажирських перевезень є ринок перевезень залізничним транспортом, де конкуренція повністю відсутня й якість послуг знаходиться на досить низькому рівні. ПАТ «Укрзалізниця» за роки незалежності здійснила повну монополізацію послуг, зловживання монопольним становищем, супротив до потенційної конкуренції на ринку. Для появи конкурентного середовища на цьому ринку необхідне повне реформування діяльності на ньому, що є головним завданням Уряду України та Міністерства Інфраструктури.

Послуги з пасажирських перевезень повинні мати можливість надавати й приватні перевізники, а не тільки ПАТ «Укрзалізниця». Така практика вже давно застосовується у країнах ЄС й згідно підписаних угод про асоціацію з ЄС Україна теж повинна створити таку ринкову структуру. Перевізником може стати будь-який суб'єкт господарювання незалежно від форми власності, який забезпечить рухомий склад, отримає ліцензію і сертифікат безпеки – це достатні умови для здійснення такого виду діяльності.



Щодо тарифів, то оплата перевезень не повинна регулюватися державою, а визначатиметься перевізниками, що передбачає можливість встановлення економічно обґрунтованого тарифу з урахуванням прибутку. Державному регулюванню підлягатимуть обов'язкові послуги з доступу до інфраструктури, які надаватиме «Укрзалізниця».

Такі заходи стимулюватимуть утворення конкуренції на ринку та її поступовий розвиток. Хоч це буде й тривалий процес, але згідно світової практики конкуренція на ринку пасажирських перевезень залізничним транспортом покращить якість цих послуг й збільшить обсяги перевезень в цілому на ринку.

Щодо міських пасажирських перевезень, то тенденції останнього десятиріччя у роботі міського громадського транспорту демонструють зменшення обсягу перевезень пасажирів і погіршення показників якості та безпеки їх транспортного обслуговування. Це спричинено значним фізичним зносом об'єктів міського електротранспорту, зокрема рухомого складу, не рівними умовами конкуренції з приватними автоперевізниками на ринку міських пасажирських перевезень. Тобто державні органи в останні роки послабили свій вплив на потенційну конкуренцію. Уповноваженим органам слід звернути увагу на стимулювання розвитку приватних автоперевізників, незважаючи на те, що приватні компанії не мають таких пільгових переваг як державні, а споживачі все одно поступово переключаються на приватних автоперевізників.

Державним органам слід або розвивати свої комунальні підприємства-перевізники й надалі, або зробити пільгові умови для приватних автоперевізників, які пропонують кращі умови перевезення, але не можуть конкурувати по ціновій політиці із комунальними підприємствами.

У річкового транспорту в Україні є дві базові проблеми. Перша – відсутність законодавства щодо розвитку внутрішнього водного транспорту. Як наслідок, немає чітких правил для інвесторів і передумов для ведення

бізнесу. Друга проблема – відсутність національного регулятора і зрозумілого тарифу. За фактом, в Україні ніхто не знає, якою є собівартість перевезення річкою.

Для розвитку перевезень необхідно:

- створити ринкові умови для власників річкових портів, транспортних компаній, експортерів. Тоді суднобудівні заводи отримають замовлення на нові судна.
- спрощення митного супроводу для транзитних вантажів. Чим легше і швидше вантажі буду проходити "річкові" кордони між державами, тим вище буде зацікавленість бізнесу в річковому транзиті;
- інвестувати в технологічність і цифровізацію, створювати логістичні шляхи з Європи до Азії або від Балтики до Чорноморського регіону.
- вводити судна на електричній тязі. Вартість перевезень на 80% залежить від цін на паливо. Цю частину можна мінімізувати за рахунок електрифікації

В Україні фактично немає жодного законодавства у сфері річкових перевезень. Незрозуміло, якими будуть збори через рік-два. Важливо створити більше визначеності для людей, які хочуть інвестувати гроші. Для цього потрібно ухвалити закон про водний транспорт.

Україні потрібно ухвалити закон «Про водний транспорт», який зробить річкові перевезення конкурентними. Зараз підприємства перевозять вантажі переважно залізничним транспортом. Якщо в країні з'являться зрозумілі правила гри і тарифи, то кількість річкових перевізників збільшиться.

На ринках вантажних перевезень залізничним й трубопровідним транспортом мають схожу структурну подібність (вертикальну інтегрованість із природними монополіями), що є значною перешкодою для появи й розвитку конкуренції. Обидва ринки є монополізованими й потребують значних змін у державному регулюванні їх діяльності.

Стимулюванням розвитку цих перевезень може стати вертикальне відокремлення природно монопольних та суміжних видів діяльності, що у свою чергу повинно призвести до потенційної появи конкурентів й поліпшення якості послуг.

Ринки транспортних послуг в Україні є занадто монополізованими, більшість підприємств з надання транспортних послуг є державними, інфраструктура ринків транспортних послуг є застарілою. Для стимулювання розвитку конкуренції Уряду країни в першу чергу необхідно вдосконалити такі аспекти інфраструктури:

1. Привести автошляхи України в хороший стан. Автомобільні дороги – це основа розвитку економіки. Без якісних доріг ми не зможемо побудувати сучасну й конкурентоспроможну економіку. Для цього потрібно забезпечити наповнення дорожнього фонду та ефективне використання коштів із нього. Вводити нові збори для розширення дорожнього фонду, а також зайнятися габаритно-ваговим контролем автомобілів. Установлювати плату за користування автомобільними шляхами для вантажних автомобілів.

2. Приватизувати або передати в концесію цілісно-майнові комплекси або окреме майно портів, що дозволить залучити іноземні та приватні інвестиції для покращення інфраструктури послуг морського транспорту.

3. Забезпечити підписання договору про єдиний повітряний простір із Європою. Це дозволить залучити в Україну більшу кількість авіакомпаній, що у своє чергу підвищить рівень конкуренції на ринку. Крім того, варто звернути увагу на розвиток внутрішньоукраїнських повітряних перевезень і авіасполучення між регіонами. Підвищення конкуренції на ринку авіаперевезень обов'язково призведе до зниження вартості квитків і, відповідно, підвищення доступності цих перевезень для громадян.

4. Забезпечити відновлення міського транспорту. Питання оновлення парків тролейбусів і трамваїв актуальне як ніколи, їхня зношеність по всій країні досягає максимальних показників і значно перевершує встановлені



норми строку служби – 10 років для тролейбуса і 15–20 – для трамвая. Сьогодні ж середній вік тролейбусів – близько 20 років, трамваїв – приблизно 30 років. Частково це сфера відповідальності муніципальної влади, але свого часу було прийнято програму, за якою функції фінансування ділилися пополам між місцевою владою та держбюджетом. Необхідно домогтися виконання цієї програми або ж створювати нові механізми для оновлення парку та забезпечення громадян сучасним і доступним транспортом.

5. Упровадити європейські правила перевезень на автомобільному транспорті. Обов'язково встановити тахографи на всі комерційні автомобілі, це важливе питання в контексті підвищення безпеки руху. Також потрібно домогтися застосування європейських стандартів відповідальності перевізників перед пасажирами і вантажовідправниками. Необхідно впровадити єдиний механізм диспетчеризації автобусних міжміських і міжобласних перевезень, який дасть змогу суттєво підвищити якість перевезення пасажирів.

6. Реалізувати нові проекти з днопоглиблення й обслуговування морських та річкових суден, що залучить до українського ринку більше іноземних компаній.

7. Диверсифікувати мережу трубопроводів, вчасно проводити ремонт, замінювати пошкоджені частини трубопроводів та модернізувати компресорні станції, замінюючи застаріле малоефективне обладнання більш новим, що дозволить збільшити обсяги транспортування нафти та газу через територію України[75, с. 474-475].

Для вітчизняних ринків транспортних послуг важливим є реалізація Національної транспортної стратегії України до 2030 року, яка була схвалена Урядом 30 травня 2018 р. й має на меті оновлення транспортної інфраструктури до стандартів розвинених країн ЄС. Національною транспортною стратегією передбачено будівництво 10 автобанів та мережі

сучасних автошляхів по всій країні, 50 працюючих аеропортів із 350 напрямками польотів, частка лоукостів в авіап перевезеннях повинна складати більше 50%, повністю електричний громадський транспорт, 100% оновлення рухомого складу Укрзалізниці та побудова високошвидкісної євроколії від український портів Чорноморського басейну в напрямку ЄС, а також розвиток морських портів України та вантажних перевезень річковим транспортом. Все це забезпечить інтеграцію України у світову економіку, зумовить технологічний стрибок у сфері інфраструктури та зростання конкуренції на всіх ринках транспортних перевезень.

Отже, усі ринки транспортних послуг в Україні мають свої недоліки, але потенціал для розвитку є на кожному ринку. Для стимулювання конкуренції перш за все необхідні рішучі дії з боку держави щодо повного реформування транспортної інфраструктури в цілому. Міжнародні угоди, асоціація з ЄС та Національна транспортна стратегія України дає надії, що ці реформи відбудуться й транспортні послуги в Україні будуть конкурентними на всіх ринках перевезень.

### **Висновки до розділу 3.**

Проведене у розділі дослідження чинної конкурентної політики на ринках транспортних послуг та шляхів її удосконалення дозволило зробити такі висновки:

1. Конкурентна політика є системою заходів, спрямованих на захист інтересів споживачів і суспільства в цілому від можливих зловживань домінуючим чи монопольним становищем та негативних наслідків монопольної діяльності певних господарюючих суб'єктів. З цією метою у законодавстві

встановлюють антимонопольні обмеження, щоб забезпечити оптимальний баланс інтересів монопольних утворень і суспільства. Для цілей конкурентної політики використовують кількісні та якісні показники щодо цін, тарифів, обсягів ринку (виробництва), нормативів якості, стандартів, структури розподілу товарів на ринку, бар'єрів вступу на ринок тощо. Конкурентна політика включає також чітку регламентацію державної допомоги, чим забезпечується встановлення чи відновлення балансу для окремих суб'єктів підприємницької діяльності, економічних зон, територій тощо.

2. Усі види транспортних послуг підлягають державному регулюванню та мають свої служби нагляду: Департамент стратегічного розвитку дорожнього ринку та автомобільних перевезень України, Державна адміністрація залізничного транспорту (Укрзалізниця, Державна авіаційна служба України (Державіаслужба), Державний департамент реформування та функціонування морського та річкового транспорту. Основними вимогами до здійснення транспортних перевезень є наявність ліцензії та сертифікація транспортних засобів. Також до повноважень державного регулювання галузі є тарифне регулювання послуг, яке встановлюється Міністерством інфраструктури та Кабінетом Міністрів України. На ринках транспортних послуг України існує низка проблем щодо ведення конкурентної політики, питаннями вирішення яких займається Антимонопольний комітет України. Зловживання монопольним (домінуючим) становищем, антиконкурентні узгоджені дії, необґрунтоване ціноутворення на послуги, а також антиконкурентні дії органів державної влади й місцевого самоврядування – усе це проблеми, що відносяться до порушень захисту добросовісної економічної конкуренції, які



АМКУ вирішує у вигляді надання рекомендацій, доручень міністерствам, накладанням штрафів на суб'єктів господарювання.

3. Для вітчизняних ринків транспортних послуг важливим є реалізація Національної транспортної стратегії України до 2030 року, яка була схвалена Урядом 30 травня 2018 р. й має на меті оновлення транспортної інфраструктури до стандартів розвинених країн ЄС. Національною транспортною стратегією передбачено будівництво 10 автобанів та мережі сучасних автошляхів по всій країні, 50 працюючих аеропортів із 350 напрямками польотів, частка лоукостів в авіаперевезеннях повинна складати більше 50%, повністю електричний громадський транспорт, 100% оновлення рухомого складу Укрзалізниці та побудова високошвидкісної євроколії від українських портів Чорноморського басейну в напрямку ЄС, а також розвиток морських портів України та вантажних перевезень річковим транспортом. Все це забезпечить інтеграцію України у світову економіку, зумовить технологічний стрибок у сфері інфраструктури та зростання конкуренції на всіх ринках транспортних перевезень.
4. Усі ринки транспортних послуг в Україні мають свої недоліки, але потенціал для розвитку є на кожному ринку. Для стимулювання конкуренції перш за все необхідні рішучі дії з боку держави щодо повного реформування транспортної інфраструктури в цілому. Міжнародні угоди, асоціація з ЄС та Національна транспортна стратегія України дає надії, що ці реформи відбудуться й транспортні послуги в Україні будуть конкурентними на всіх ринках перевезень.

## ВИСНОВКИ ТА ПРОПОЗИЦІЇ

На основі проведеного випускного кваліфікаційного дослідження розвитку конкуренції на ринках транспортних послуг в Україні, зроблено наступні висновки:

1. Транспортні послуги є важливою частиною функціонування ринкової економіки та задоволення суспільних благ населення держави. Вони поділяються на вантажні перевезення (послуги, пов'язані з перевезенням готової продукції, сировини та напівфабрикатів із місць виробництва до пунктів споживання або подальшого перероблення), які задовольняють ринкові потреби, та на пасажирські перевезення (послуги з переміщення в просторі пасажирів у виробничих або особистих цілях), які в основному задовольняють соціальні потреби суспільства.
2. Виявлено, що еволюція транспортних послуг бере свій початок ще з первісного суспільства, але найбухливіший розвиток почався із винайденням залізниці. У різні часи лідерами транспортних перевезень були різні види транспорту. На сьогодні найбільш використовуваними є залізничний та автомобільний транспорт на ринках вантажних перевезень, а повітряний та залізничний – на ринках пасажирських перевезень.
3. На прикладі США, країни із однією із найрозвиненіших транспортних систем світу, визначено, що надмірне регулювання транспортних послуг з боку держави створює перешкоди для розвитку конкуренції та галузі в цілому, що виявляється у неефективності підприємств, збитковості, якості послуг. Слід забезпечити розумний баланс ринкового саморегулювання і державного регулювання в галузі, насамперед, шляхом

вертикального відокремлення та запровадження конкуренції на ринках, що не відносяться до сфери природної монополії.

4. За останні 30 років транспортна галузь зазнала кілька шоків: стрімке падіння обсягів перевезень у 1990-х, економічне зростання першої половини 2000-х, світова фінансово-економічна криза 2008-2009 років, військові дії на сході України та анексія Криму – усі вони впливали однаково на всі транспортні компанії, не викликаючи переключення між різними видами транспорту. Відмінність в динаміці вантажообігу ілюструють тільки обсяги перевезення вантажів трубопровідним транспортом, що монотонно спадають протягом дослідженого періоду по мірі погіршення торговельних відносин з Російською Федерацією, оскільки українські трубопроводи орієнтовані саме на перевезення російського газу та нафтопродуктів у Європу та навпаки.
5. Різні ринки пасажирських перевезень характеризуються різним рівнем конкуренції. На ринку пасажирських перевезень громадським транспортом у місті Київ існують високі бар'єри для потенційної конкуренції, при цьому аналіз ринкової концентрації показав, що на ринку домінують два основних суб'єкта ринку (КП «Київпастрас» та КП «Київський метрополітен»), які мають велику ринкову владу, державні пільги та запобігають можливій конкуренції. В національних масштабах ринки пасажирських перевезень в Україні характеризуються різним рівнем розвитку й конкуренції. Найбільш конкурентним є ринок пасажирських перевезень автомобільним (автобусним) транспортом, а найбільш прогресуючим є ринок перевезень авіаційним транспортом (який є помірно-олігопольним). Найбільших реформ потребують пасажирські перевезення залізничним транспортом, де ПАТ «Укрзалізниця» у якості одноосібного монополіста надає неякісні



послуги й стало втрачає попит. Щоправда регульованість пасажирських транспортних перевезень вносить свої корективи в функціонування кожного сегментів та стратегії поведінки учасників. Самостійність монополіста ПАТ «Укрзалізниця» суттєво обмежується регулятором в особі Міністерства інфраструктури України, покликаним запобігти зловживанням монопольним становищем. Призначення автоперевізників на маршрути, навіть реалізуючись на конкурсних засадах, обмежує конкуренцію на ринках пасажирських автоперевезень в межах терміну дії дозволу на обслуговування маршруту. В загалом усі ринки пасажирських перевезень потребують вдосконалень й реформ, як для того, щоб відповідати світовим стандартам, так і для забезпечення позитивних ефектів конкуренції на добробут пасажирів.

6. Різні ринки вантажних перевезень в Україні характеризуються різними структурними передумовами та інтенсивністю конкуренції (найбільш монополізованими є ринки залізничних та трубопровідних перевезень, найбільш конкурентним – автомобільний; ринок авіаперевезень олігопольним, а ринки морських й річкових є монополізованими та не демонструють розвитку як і обсягів перевезень, так і конкурентного середовища), втім фактично кожен вимагає регуляторних реформ для розвитку конкуренції. Чи то йдеться про формування галузевого регулятора, що контролюватиме недискримінаційність умов доступу до транспортної інфраструктури, чи то про вертикальне відокремлення природно монопольних і потенційно суміжних видів діяльності, чи то про встановлення єдиних технічних вимог до транспортних засобів, про відкриття внутрішнього ринку для конкуренції з боку іноземних компаній, розширення територіальних меж ринків. Без

цих реформ очікувати зростання конкуренції на ринках галузі не приходитьсья.

7. Конкурентні відносини на ринку пасажирських і вантажних перевезень формуються під впливом ринкових процесів за втручання органів державної влади та місцевого самоврядування, які визначають умови доступу до ринку певного кола суб'єктів господарювання. Для удосконалення розвитку конкурентного середовища та функціонування ринку слід удосконалити механізми регуляторної діяльності, що здійснюється уповноваженими органами державної влади та органами місцевого самоврядування, зокрема, оптимізувати процедури проведення конкурсів з визначення автомобільного перевізника на автобусному маршруті загального користування, процесів контролю за дотриманням перевізниками умов укладених угод та процедури розірвання угод з перевізниками у разі недотримання ними умов договорів.
8. Усі види транспортних послуг підлягають державному регулюванню та мають свої служби нагляду: Департамент стратегічного розвитку дорожнього ринку та автомобільних перевезень України, Державна адміністрація залізничного транспорту (Укрзалізниця), Державна авіаційна служба України (Державіаслужба), Державний департамент реформування та функціонування морського та річкового транспорту. На ринках транспортних послуг України існує низка проблем щодо ведення конкурентної політики, питаннями вирішення яких займається Антимонопольний комітет України. Зловживання монополюним (домінуючим) становищем, антиконкурентні узгоджені дії, необґрунтоване ціноутворення на послуги – усе це проблеми, що відносяться до порушень захисту добросовісної економічної конкуренції, які АМКУ вирішує у вигляді

надання рекомендацій, доручень міністерствам, накладанням штрафів на суб'єктів господарювання.

9. Усі ринки транспортних послуг в Україні мають свої недоліки, але потенціал для розвитку є на кожному ринку. Для стимулювання конкуренції перш за все необхідні рішучі дії з боку держави щодо повного реформування транспортної інфраструктури в цілому. Міжнародні угоди, асоціація з ЄС та Національна транспортна стратегія України дає надії, що ці реформи відбудуться й транспортні послуги в Україні будуть конкурентними на всіх ринках перевезень.



### Список використаних джерел

1. Бычков В.П., Пеньшин Н.В. Государственное регулирование автотранспортной деятельности в регионе: Моква, 2007. 192с.
2. Про автомобільний транспорт : Закон України від 05.04.2001 р. № 2344-III. URL: <http://zakon.rada.gov.ua/laws/show/2344-14>
3. Про внесення змін до Правил надання послуг пасажирського автомобільного транспорту : Постанова КМУ від 26.09.2007 № 1184. URL: <http://zakon.rada.gov.ua/laws/show/181-2018-%D0%BF>
4. Про затвердження Правил перевезень вантажів автомобільним транспортом в Україні : Наказ Міністерства транспорту України від 14.10.97 № 363. URL: <http://zakon.rada.gov.ua/laws/show/z0128-98>
5. Про затвердження Ліцензійних умов провадження господарської діяльності з надання послуг з перевезення пасажирів і вантажів автомобільним транспортом загального користування (крім надання послуг з перевезення пасажирів та їх багажу на таксі) та Ліцензійних умов провадження господарської діяльності з надання послуг з перевезення пасажирів та їх багажу на таксі : Наказ Державного комітету України з питань регуляторної політики та підприємництва, Міністерства транспорту України від 18.12.2003 р. № 136/985. URL: <http://zakon.rada.gov.ua/laws/show/z1259-03>
6. Про транспортно-експедиторську діяльність: Закон України від 01.07.2004 р. № 1955-IV. URL: <http://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1955-15>
7. Савин В. И. Перевозки грузов автомобильным транспортом : справ. пособие. В. И. Савин: Москва, 2002. 304с.
8. Хвостенко О.А. Концептуальні засади класифікації середовища підприємства: Актуальні проблеми економіки, 2009. № 5. С. 166–173.

9. Шульженко Ф.П., Гайдулін О.О., Кундрик Р.С. Транспортне право: навч. посіб: КНЕУ, 2005. 244 с.
10. Мальська М. П. Основи туристичного бізнесу: навч. посіб. М. П. Мальська, В. В. Худо, В.І. Цибух. Львів: Видавничий центр ЛНУ ім. І. Франка, 2003. 360 с.
11. Burke T. Travel in England: From Pilgrim and Packhorse to Light Car and Plane. Batsford. 1942.
12. Соколова М. В. История туризма: Учебное пособие. М. В. Соколова. 3-е изд. испр: Издат. центр “Академия”, 2006. 352 с.
13. Pomeranz, Kenneth and Steven Topik (1999). The World That Trade Created: Society, Culture, and World Economy, 1400 to the Present. M.E. Sharpe, Inc. Armonk NY.
14. Рибчук А.В. Транспортні системи світу — важливий елемент глобальної виробничої інфраструктури: Актуальні проблеми економіки, 2004. № 7. С. 99-105.
15. Clifford Winston, Thomas M. Corsi, Curtis M. Grimm, and Carol A. Evans, The Economic Effects of Surface Freight Deregulation (Washington D.C.: Brooking Institution, 1990).
16. Троцкая, Н.А. Транспорт у комерційній діяльності. Н.А.Троцкая: Асмап, 2004. 302 с.
17. Холловой Дж. К., Тейлор Н. Туристический бизнес: Пер. с 7-го англ. изд. / Дж. Холловой, Н. Тейлор: Знання, 2007. 798 с.
18. Кузнецова Е.Ю. Регулирование транспортного обеспечения внешнеэкономической деятельности региона: автореф. дис. ... д-ра эконом. наук: Москва, 2000. 409 с.
19. Кушлин В.И., Волгин Н.А. Государственное регулирование рыночной экономики: Москва, 2001. 620 с.

20. Златин А.П. Совершенствование государственного регулирования региональных автотранспортных рынков: автореф. дис. ... канд. эконом. наук : Москва, 2006. 192 с.

21. Економічна теорія регулювання та антимонопольна політика : пер. с англ. Кіп В. Віскузі, Джон М. Вернон, Джозеф Е. Гарингтон; Пер. Марія Корчинська, Руслан Ткачук, Вікторія Мельник; Наук. ред. перекладу Олександр Кілієвич; Передм. Олександр Кілієвич. Київ : Вид-во Соломії Павличко "Основи", 2004. 1048 с.

22. Railroad Revitalization and Regulatory Reform Act, Pub. L. 94-210, 90 Stat. 31, 45 U.S.C. § 801. 1976-02-05. URL: <http://uscode.house.gov/view.xhtml?path=/prelim@title45/chapter17&edition=prelim>

23. Motor Carrier Act of 1980, Pub. L. No. 96-296, 94 Stat. 793, approved 1980-07-01. URL: <https://www.gpo.gov/fdsys/pkg/STATUTE-94/pdf/STATUTE-94-Pg793.pdf>

24. Портер М. Стратегія конкуренції. Пер. з англ. А. Олійник, Р. Скільський. Київ: Основи, 1998. 390 с.

25. Airline Deregulation Act, Pub.L. 95-504, 49 U.S.C. § 1371 et seq. Approved October 24, 1978. URL: <https://www.gpo.gov/fdsys/pkg/STATUTE-92/pdf/STATUTE-92-Pg1705.pdf>

26. Department for Environment Food & Rural Affairs. URL: <https://www.gov.uk/government/organisations/department-for-environment-food-rural-affairs>

27. Лившиц, В. Н. Системный анализ экономических процессов на транспорте. В. Н. Лившиц. Москва. 1998. 240 с.

28. Константинов, В. Т. Правовые аспекты современного развития транспорта в Германии. Москва: 2005. 135 с.

29. Черкасов Г. И. Рынок: регулирование рынка : учеб. пособие для вузов. Москва: 2004. С. 119.



30. Державна служба статистики. URL:  
[https://ukrstat.org/uk/operativ/operativ2010/tz/sr/tsrtp/tsrtp\\_u.htm](https://ukrstat.org/uk/operativ/operativ2010/tz/sr/tsrtp/tsrtp_u.htm)
31. Транспортний потенціал України: шість ключових фактів, які варто знати. *Львівська газета*. 2018. URL:  
<http://gazeta.lviv.ua/2018/02/07/transportnij-potencial-ukrayini-shist-klyuchovix-faktiv-yaki-var-to-znati/>
32. Офіційний сайт КП «Київський метрополітен». URL:  
<http://www.metro.kiev.ua/>
33. Офіційний сайт КП «Київпастрас». URL: <http://kpt.kiev.ua/>
34. Updated national strategy of Ukraine. URL :  
<https://mtu.gov.ua/files/Zakupivli/Ukraine%20Transport%20Strategy%20Part%201%20-%20POLICY%20NOTE.pdf>
35. Державна Авіаційна служба України. Офіційний сайт. URL:  
<https://avia.gov.ua/>
36. Youcontrol – аналітична система для ділової розвідки та перевірки контрагентів України. URL: <https://youcontrol.com.ua/>
37. Угорський лоукостер анонсував подальше розширення на українському ринку. *БізнесЦензор*. 2018. URL:  
<https://biz.nv.ua/ukr/markets/uhorska-loukoster-anonsuvav-podalshe-rozshirennja-na-ukrajinskomu-rinku-2491584.html>
38. Результаты авиакомпании turkish airlines в 2017 году превзошли все ожидания. *Все об украинской авиации*. 2017. URL:  
<http://www.wing.com.ua/content/view/18960/81/>
39. Авиакомпания Austrian Airlines запустит 6 дополнительных авиарейсов в Вену из Одессы и Львова. *БізнесЦензор*. 2017. URL:  
[https://biz.censor.net.ua/news/3018255/aviakompaniya\\_austrian\\_airlines\\_zapustit\\_6\\_dopolnitelnyh\\_aviareyisov\\_v\\_venu\\_iz\\_odessy\\_i\\_lvova](https://biz.censor.net.ua/news/3018255/aviakompaniya_austrian_airlines_zapustit_6_dopolnitelnyh_aviareyisov_v_venu_iz_odessy_i_lvova)
40. Міністерство інфраструктури України. Офіційний сайт. URL:  
<https://mtu.gov.ua/>

41. Омелян В. Ринок автобусних перевезень нелегальний на 30-40%. *Кореспондент*. 2018. URL: <https://ua.korrespondent.net/ukraine/4021358-gynok-avtobusnykh-perevezen-nelehalnyi-na-30-40>
42. Андрушків А., Прокопчук Ф. Автобусом, літаком, поїздом: як зміняться пасажирські перевезення – інтерв'ю з міністром. *Громадське*. 2018. URL: <https://hromadske.ua/posts/pasazhirski-perevezennya-v-ukraini-interv-yu-z-ministrom>
43. Статистична організація Європейської Комісії (Eurostat). URL: [https://ec.europa.eu/eurostat/search?p\\_auth=GfPeFUIk&p\\_p\\_id=estatsearchportlet\\_WAR\\_estatsearchportlet&p\\_p\\_lifecycle=1&p\\_p\\_state=maximized&p\\_p\\_mode=view&\\_estatsearchportlet\\_WAR\\_estatsearchportlet\\_theme=PER\\_TRANSP&\\_estatsearchportlet\\_WAR\\_estatsearchportlet\\_action=search&text=](https://ec.europa.eu/eurostat/search?p_auth=GfPeFUIk&p_p_id=estatsearchportlet_WAR_estatsearchportlet&p_p_lifecycle=1&p_p_state=maximized&p_p_mode=view&_estatsearchportlet_WAR_estatsearchportlet_theme=PER_TRANSP&_estatsearchportlet_WAR_estatsearchportlet_action=search&text=)
44. Повітряні фури: яке місце України на глобальній карті вантажних авіаперевезень. *Mind*, 2018 р. URL: <https://mind.ua/publications/20181573-povitryani-furi-yake-misce-ukrayini-na-globalnij-karti-vantazhnih-aviaperevezen>
45. Трубопровідний транспорт. Журнал № 1 (96), 2016 р. URL: <http://utg.ua/tt1-2016.pdf>
46. ПАТ «Українська залізниця». Офіційний сайт. [https://www.uz.gov.ua/cargo\\_transportation/](https://www.uz.gov.ua/cargo_transportation/)
47. Звіт АМКУ за 2017 рік. URL: <http://www.amc.gov.ua/amku/control/main/uk/publish/article/140479;jsessionid=C34B46172EB122D808A2AB56FC463DA5.app1>
48. Про визнання таким, що втратило чинність, розпорядження Кабінету Міністрів України від 09 квітня 2012 р. №209: Розпорядження Кабінету Міністрів України від 01.02.2017 р. №64. URL: <http://zakon.rada.gov.ua/laws/show/64-2017-%D1%80>
49. Д. Бондаренко: Одна баржа чи сто вагонів: майбутнє річкового транспорту в Україні. URL: <https://hromadske.ua/posts/koly-v-ukraini-ozhyvut-richkovi-dorohy>

50. Міністерство інфраструктури України. Офіційний сайт. URL: <https://mtu.gov.ua/>

51. Про Державну програму демонополізації економіки і розвитку конкуренції: Постанова Верховної Ради України від 21 грудня 1993 року № 3757-ХЛ. URL: <http://zakon.rada.gov.ua/laws/show/3757-12>

52. Лайкова М. С. Антимонопольна політика України: її зміст та особливості реалізації : Вісник Харківського Національного університету імені В.Н. Каразіна. Серія «Право». Вип. №988, 2011. С. 168–171.

53. Господарський кодекс України від 16 січня 2003 р. (зі змінами і доповненнями). URL: <http://zakon1.rada.gov.ua>

54. Про Основні напрями конкурентної політики на 1999-2000 роки та заходи щодо їх реалізації: Указ Президента України від 26 лютого 1999 року № 219/99. URL: <http://zakon.rada.gov.ua/laws/show/219/99>

55. Основні напрями конкурентної політики на 2002-2004 роки: Указ Президента України від 19 листопада 2001 року № 1097/2001. URL: <http://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1097/2001>

56. Про захист економічної конкуренції: Закон України вш 2 січня 2001 року № 2210-111. URL: <http://zakon.rada.gov.ua/laws/show/2210-14>

57. Лайкова М.С. Зміст та значення антимонопольного регулювання в Україні. Юридична осінь 2011 року : зб. тез доп. та наук. повідомл. учасників всеукр. наук.-практ. конф. молодих учених та здобувачів, 9 листоп. 2011 р.. Нац. ун-т "Юрид. акад. України ім. Ярослава Мудрого", 2011. С. 81–83.

58. Конкурентна політика держави в умовах трансформації національної економіки : монографія / за заг. ред. В. Д. Лагутіна : Київ. нац. торг.-екон. ун-т, 2008. 308 с.

59. Шаститко А. Конкурентная политика в период кризиса / А. Шаститко, С. Авдашева, С. Голованова // Вопросы экономики № 3, 2009. С.54-69.



60. Лагутін В.Д Конкурентна політика держави: механізм реалізації : Вісник КНТЕУ № 4 (109), 2016. С. 22-38.

61. Державне антимонопольне регулювання: підручник / В.Д. Лагутін, Ю.І. Боровик, О.В. Вертелєва, А.Г. Герасименко та ін. ; за ред. В.Д. Лагутіна. Київ : КНТЕУ, 2015. 480 с.

62. Про захист економічної конкуренції : Закон України. Коментар на основі порівняльного аналізу з правилами конкуренції Європейського Союзу. Київ : Альфа-Прайм, 2006. 441 с.

63. Антимонопольное регулирование транспортной деятельности : учеб.пособие / И.В.Спирин,Э.В.Шегай. Москва : Ось-89, 2000. 125 с.

64. Про транспорт: Закон України від 10.11.1994 р. № 232/94. URL: <http://zakon4.rada.gov.ua/laws/show/232/94-%D0%B2%D1%80>

65. Офіційний сайт департаменту стратегічного розвитку дорожнього ринку та автомобільних перевезень України. URL: <https://mtu.gov.ua/content/departament-strategichnogo-rozvitku-dorozhnogo-rinku-ta-avtomobilnih-perevezen.html>

66. Про ліцензування певних видів господарської діяльності: Закон України від 02.03.2015 р. № 222-VIII. URL: <http://zakon.rada.gov.ua/laws/show/222-19>

67. Про внесення змін у додаток до постанови Кабінету Міністрів України від 25.12.1996 №1548: Постанова Кабінету Міністрів України від 25.03.2015 р. №240. URL: <http://zakon.rada.gov.ua/laws/show/240-2015-%D0%BF>

68. Рекомендації АМКУ №10-рк від 11.04.2017. URL: [http://search.ligazakon.ua/l\\_doc2.nsf/link1/FN030232.html](http://search.ligazakon.ua/l_doc2.nsf/link1/FN030232.html)

69. Рішення АМКУ №13-р від 24.01.2017. URL: <http://www.amc.gov.ua/amku/doccatalog/document?id=133025&schema=main>

70. Рекомендація АМКУ №19-рк від 14.06.2017. URL: [http://search.ligazakon.ua/l\\_doc2.nsf/link1/FN033154.html](http://search.ligazakon.ua/l_doc2.nsf/link1/FN033154.html)

71. Про природні монополії: Закон України від 20.04.2000 р. № 1682-III. URL: <http://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1682-14>

72. Про морські порти України: Закон України від 17.05.2012 № 4709-VI. URL: <http://zakon.rada.gov.ua/laws/show/4709-17>

73. Про трубопровідний транспорт: Закон України від 15.05.1996 р. № 192/96-ВР. URL: <http://zakon.rada.gov.ua/laws/show/192/96-%D0%B2%D1%80#o96>

74. Про Національну комісію, що здійснює державне регулювання у сферах енергетики та комунальних послуг: Закон України від 22.09.2016 р. № 1540-VIII. URL: <http://zakon2.rada.gov.ua/laws/show/1540-19>

75. Лазоришинець М.В. Тенденції розвитку вітчизняних ринків транспортних послуг. *Управління і адміністрування* : зб. наук. ст. ден. форми навч. / відп. ред. С.І. Бай. Київ : КНТЕУ, 2018. Ч. 2. С. 471-476

## Додаток А

**Розрахунок індексу Херфіндаля-Хіршмана для ринку  
пасажирських авіаперевезень в Україні, 2017 р.**

<b>Назва суб'єкта господарювання</b>	<b>Частка в ринкових продажах</b>	<b>Квадрат частки</b>
ПрАТ "МАУ"	0,3747	0,140427
Luftganza	0,1200	0,014400
Wizzair	0,0660	0,004356
ТОВ "Роза вітрів"	0,0642	0,004127
Turkish Airlines	0,0550	0,003025
ТОВ "Азур Ейр Україна"	0,0321	0,001032
ТОВ "ЯНЕІР" ЛТД	0,0150	0,000225
ТОВ "Атласджет Україна"	0,0139	0,000194
ТОВ "Авіакомпанія "Браво"	0,0128	0,000165
інші	0,0128	0,000165
інші	0,0128	0,000165
інші	0,0128	0,000165
інші	0,0128	0,000165
інші	0,0128	0,000165
інші	0,0128	0,000165
інші	0,0128	0,000165
інші	0,0128	0,000165
інші	0,0128	0,000165
інші	0,0128	0,000165
інші	0,0128	0,000165
інші	0,0128	0,000165
інші	0,0128	0,000165
інші	0,0128	0,000165
інші	0,0128	0,000165
інші	0,0128	0,000165
інші	0,0128	0,000165
інші	0,0128	0,000165
інші	0,0128	0,000165
інші	0,0128	0,000165
інші	0,0020	0,000004
<b>ННІ</b>		0,1711



Додаток Б

**Розрахунок коефіцієнту варіації для ринку пасажирських  
авіап перевезень в Україні, 2017 р.**

Назва суб'єкта господарювання	Дисперсія ринкових часток		
	частка ринку ( $S_i$ )	$S_i-1/n$	$(S_i-1/n)^2$
ПрАТ "МАУ"	0,3747	0,3403	0,1158
Luftganza	0,1200	0,0855	0,0073
Wizzair	0,0660	0,0315	0,0010
ТОВ "Роза вітрів"	0,0642	0,0298	0,0009
Turkish Airlines	0,0550	0,0205	0,0004
ТОВ "Азур Ейр Україна"	0,0321	-0,0024	0,0000
ТОВ "ЯНЕІР" ЛТД	0,0150	-0,0195	0,0004
ТОВ "Атласджет Україна"	0,0139	-0,0206	0,0004
ТОВ "Авіакомпанія "Браво"	0,0128	-0,0216	0,0005
інші	0,0128	-0,0216	0,0005
інші	0,0128	-0,0216	0,0005
інші	0,0128	-0,0216	0,0005
інші	0,0128	-0,0216	0,0005
інші	0,0128	-0,0216	0,0005
інші	0,0128	-0,0216	0,0005
інші	0,0128	-0,0216	0,0005
інші	0,0128	-0,0216	0,0005
інші	0,0128	-0,0216	0,0005
інші	0,0128	-0,0216	0,0005
інші	0,0128	-0,0216	0,0005
інші	0,0128	-0,0216	0,0005
інші	0,0128	-0,0216	0,0005
інші	0,0128	-0,0216	0,0005
інші	0,0128	-0,0216	0,0005
інші	0,0128	-0,0216	0,0005
інші	0,0128	-0,0216	0,0005
інші	0,0128	-0,0216	0,0005
інші	0,0128	-0,0216	0,0005
інші	0,0128	-0,0216	0,0005
інші	0,0128	-0,0216	0,0005
інші	0,0128	-0,0216	0,0005
інші	0,0128	-0,0216	0,0005
інші	0,0020	-0,0324	0,0011
<b>Дисперсія</b>			0,004711
<b>Середнє квадратичне відхилення</b>			0,068634
<b>Коефіцієнт варіації</b>			199,04



## Додаток В

**Розрахунок індексу Джині для ринку пасажирських авіаперевезень  
в Україні, 2017 р.**

<b>Назва суб'єкта господарювання</b>	<b>частка ринку (S<sub>i</sub>)</b>	<b>S<sub>n</sub></b>	<b>F<sub>n</sub></b>	<b>G<sub>n</sub></b>
інші	0,0020	0,0020	0,0345	0
інші	0,0128	0,0149	0,0690	0,0004
інші	0,0128	0,0277	0,1034	0,0004
інші	0,0128	0,0406	0,1379	0,0004
інші	0,0128	0,0534	0,1724	0,0004
інші	0,0128	0,0663	0,2069	0,0004
інші	0,0128	0,0791	0,2414	0,0004
інші	0,0128	0,0920	0,2759	0,0004
інші	0,0128	0,1048	0,3103	0,0004
інші	0,0128	0,1177	0,3448	0,0004
інші	0,0128	0,1305	0,3793	0,0004
інші	0,0128	0,1434	0,4138	0,0004
Інші	0,0128	0,1562	0,4483	0,0004
Інші	0,0128	0,1691	0,4828	0,0004
Інші	0,0128	0,1819	0,5172	0,0004
Інші	0,0128	0,1948	0,5517	0,0004
Інші	0,0128	0,2076	0,5862	0,0004
Інші	0,0128	0,2205	0,6207	0,0004
Інші	0,0128	0,2333	0,6552	0,0004
Інші	0,0128	0,2461	0,6897	0,0004
ТОВ "Авіакомпанія "Браво"	0,0128	0,2590	0,7241	0,0004
ТОВ "Атласджет Україна"	0,0139	0,2729	0,7586	0,0011
ТОВ "ЯНЕІР" ЛТД	0,0150	0,2879	0,7931	0,0020
ТОВ "Азур Ейр Україна"	0,0321	0,3200	0,8276	0,0155
Turkish Airlines	0,0550	0,3750	0,8621	0,0345
ТОВ "Роза вітрів"	0,0642	0,4393	0,8966	0,0424
Wizzair	0,0660	0,5053	0,9310	0,0440
Luftganza	0,1200	0,6253	0,9655	0,0943
ПрАТ "МАУ"	0,3747	1,0000	1,0000	0,3403
<b>Індекс Джині</b>				<b>0,5816</b>



Додаток Г

**Розрахунок індексу Херфіндаля-Хіршмана для ринку  
пасажирських перевезень громадським транспортом у м. Київ, 2017 р.**

<b>Назва суб'єкта господарювання</b>	<b>Частка в ринкових продажах</b>	<b>Квадрат частки</b>
КП "Київський метрополітен"	0,456	0,208
КП "Київпастрас"	0,417	0,174
Інші	0,127	0,016
ННІ		0,398

Додаток Д

**Розрахунок коефіцієнту варіації для ринку пасажирських перевезень громадським транспортом у м. Київ, 2017 р.**

Назва суб'єкта господарювання	Дисперсія ринкових часток		
	частка ринку ( $S_i$ )	$S_i - 1/n$	$(S_i - 1/n)^2$
КП "Київський метрополітен"	0,456	0,123	0,015
КП "Київпаstrанс"	0,417	0,084	0,007
Інші	0,127	-0,206	0,043
<b>Разом</b>			0,065
<b>Дисперсія</b>			0,022
<b>Середн квадратичне відхилення</b>			0,1468
<b>Коефіцієнт варіації</b>			44,03

## Додаток Е

**Розрахунок ентропії ринкових часток для ринку пасажирських перевезень громадським транспортом у м. Київ, 2017 р.**

Назва суб'єкта господарювання	Частка ринку, %	Частка ринку ( $S_i$ )	$1/S_i$	$\ln(1/S_i)$	$S_i * \ln(1/S_i)$
КП "Київський метрополітен"	45,6	0,456	2,193	0,785	0,358
КП "Київпаstrанс"	41,7	0,417	2,398	0,875	0,365
Інші	12,7	0,127	7,874	2,064	0,262
<b>Ентропія ринкових часток</b>					<b>0,985</b>



Додаток Є

**Розрахунок індексу Джині для ринку пасажирських перевезень  
громадським транспортом у м. Київ, 2017 р.**

Назва суб'єкта господарювання	Частка ринку, %	Частка ринку ( $S_i$ )	$S_n$	$F_n$	$G_n$
Інші	12,7	0,127	0,127	0,333	0
КП "Київпастрас"	41,7	0,417	0,544	0,666	0,097
КП "Київський метрополітен"	45,6	0,456	1,000	1	0,122
<b>Індекс Джині</b>					0,2186