

Висновки. На основі проведених досліджень можна зробити наступні висновки. Визначаючи оптимальну організаційну форму управління залізничним транспортом України, необхідно враховувати існуючу організацію галузі і необхідність поєднання централізованих та децентралізованих функцій і задач. Таку можливість надає організація у формі концерну. Зміна організаційної форми управління є необхідною, але не достатньою умовою підвищення ефективності і конкурентоспроможності галузі в процесі реформування. Впровадження нової організаційної форми необхідно поєднати з впровадженням дієвих механізмів державного регулювання та організаційно-економічними та техніко-технологічними удосконаленнями в роботі залізничного транспорту.

СПИСОК ЛІТЕРАТУРИ

1. Концепція Державної програми реформування залізничного транспорту України [Електронний ресурс] – Режим доступу: <http://ww.uz.gov.ua>
2. Закон України «Про господарські товариства.» [Електронний ресурс] – Режим доступу: <http://www.rada.gov.ua>
3. Дикань В.Л., Єлагіна О.М. Особливості реформування Національної транспортної системи // Вісник економіки транспорту і промисловості, 2002. - №1. – С. 17-21.
4. Проблеми та основні напрямки реформування залізничного транспорту України / Ю.М.Цветов, М.В. Макаренко, М.Ю.Цветов та ін. К.:КУЕТТ, 2007. – 222с.
5. Бараш Ю.С. Визначення умов збереження державної монополії на залізничному транспорті // Залізничний транспорт України, 2006. - №3. – С.42.
6. Бараш Ю.С. Обґрунтування оптимальної моделі управління залізничним транспортом // Залізничний транспорт України, 2005. - №9. – С.208-213.
7. Ейтутіс Г.Д. Міжнародний досвід і практика реформування залізничного транспорту / Ейтутіс Г.Д., Кривопішин О.М., Мукмінова Т.А. // Залізничний транспорт України. – 2007. - №2. – С.31-35.

*Рецензент к.е.н., доцент УкрДАЗТ Боровик Ю.Т.
Експерт редакційної колегії к.е.н., доцент УкрДАЗТ Токмакова І.В.*

УДК 338.47:656.2

ОЦІНКА РЕАЛЬНОГО СТУПЕНЮ МОНОПОЛІЗАЦІЇ ЗАЛІЗНИЧНОГО ТРАНСПОРТУ В СФЕРІ ПАСАЖИРСЬКИХ ПЕРЕВЕЗЕНЬ

Зоріна О.І., к.т.н. доцент (УкрДАЗТ)

У статті розглядаються методичні підходи до визначення ступеню монополізації залізничного транспорту. Зроблено висновки щодо можливості застосування існуючих методів оцінки реального ступеню монополізації влади залізничного транспорту в сфері пасажирських перевезень.

Постановка проблеми та її зв'язки з науковими чи практичними завданнями. Залізничний транспорт поряд з іншими природними монополіями має вагомий економічний, соціальний, політичний та оборонний значення для національної економіки. Від транспортних витрат залежить економічний стан великої кількості підприємств, їх конкурентоспроможність на

внутрішньому та зовнішньому ринках, а також соціальна стабільність в регіонах держави.

Залізничний транспорт традиційно є громадським перевізником, тому держава втручається в ціноутворення на пасажирські залізничні перевезення. У зв'язку з цим доцільним представляється проаналізувати ступінь відповідності

діяльності залізничного транспорту монополюючому положенню в сфері пасажирських перевезень.

Аналіз останніх досліджень і публікацій.

Залізничному транспорту як монополісту присвячені чисельні публікації таких авторів як Ю.С. Бараш, М.І. Данько, Є.І. Балака, Т.А. Мукмінова [1,3,5].

Проте жоден з авторів не торкається дослідження реального ступеню рівня монополізації залізничного транспорту в сфері пасажирських перевезень, що в цілому негативно впливає на його конкурентоспроможність.

Метою статті є оцінити реальний ступінь монополізації залізничного транспорту в сфері пасажирських перевезень.

Виклад основного матеріалу досліджень. Для оцінки ступеня монополізації ринків у встановлених товарних і географічних межах в світовій і вітчизняній практиці найчастіше використовуються різноманітні кількісні показники.

Найпоширеніший й найпростіший – це коефіцієнт концентрації – відсоток сукупного галузевого випуску продукції, який забезпечує певна кількість найбільших фірм галузі. Поширене вимірювання коефіцієнта концентрації для чотирьох та для восьми найбільших фірм. Для його обчислення визначається ринкова частка кожної фірми – відсоток галузевого обсягу випуску, який фірма постачає на ринок за певний проміжок часу (переважно за рік), а потім підсумовуються частки чотирьох (восьми) фірм з найвищим індивідуальним коефіцієнтом.

Індекс концентрації – величина недосконала, тому що він може бути однаковим і для олігополії з кількома близькими за обсягом випуску фірмами, і для галузі з домінуючою фірмою, яка наближається до монополії. Більш чутливим до виявлення таких відмінних ситуацій є індекс Герфіндала – Гіршмана (ННІ). Коефіцієнт Герфіндала – Гіршмана (ННІ) розраховується по формулі:

$$ННІ = \sum_{i=1}^n S_i^2, \quad (1)$$

де: S — частка i -ої компанії в % на ринку певного товару;

n — кількість компаній на даному ринку.

Для верхнього рівня монополізації, коли на ринку працює один товаровиробник, ННІ складає 10000. Критерієм допустимої монополізації ринку в США прийнятий ННІ = 1000, що відповідає 10 учасникам ринку з рівними долями.

У разі монополюючої влади ринкові ціни перевищують граничну та середню вартість. Отже, ступінь монополюючої влади можна визначити, якщо підрахувати, наскільки ціни (P) перевищують рівень граничної вартості (MC). Для цього варто

скористатися індексом Лернера (L) (запропонований у 1934 році):

$$L = (P - MC) / P \quad (2)$$

Зазначимо, що в умовах повної конкуренції $L = 0$, при відсутності можливості визначення граничної вартості, у формулі (2) (MC) можна приблизно замінити на середню вартість (AC). Тоді індекс Лернера визначається як:

$$L = \frac{P - AC}{P} = \frac{(P - AC) \cdot Q}{P \cdot Q} = \frac{\text{прибуток}}{\text{виручка}} \quad (3)$$

Тому частка прибутку у виручці вважається показником ринкової влади фірми. Отже, для прибутковіших фірм індекс Лернера буде вищим, що означає більшу монополюючу владу.

Для оцінки ступеня монополізації ринку на практиці частіше використовується трьохпорогова шкала Бейна. Коефіцієнт Бейна відображає величину економічного прибутку, який припадає на одну грошову одиницю інвестованого власного капіталу. Для акціонерних товариств власним ресурсом є акціонерний капітал. Нормальний прибуток визначається як максимальний результат альтернативного варіанту інвестування акціонерного капіталу в проекти з подібним рівнем ризику. Тобто визначається, наскільки отримана доходність від власної діяльності перевищує доходність, яка була б отримана від інвестування в державні цінні папери.

Відповідно до шкали Бейна виділяються 4 типи ринку:

а) висококонцентровані олігополії, де $Cr-4$ вище 65% і $Cr-8$ вище 85%;

б) помірно концентровані олігополії при $50\% < Cr-4 < 65\%$ і $70\% < Cr-8 < 85\%$;

в) низькоконцентровані олігополії при $35\% < Cr-4 < 50\%$ і $45\% < Cr-8 < 70\%$;

г) неконцентрований ринок при $Cr-4 < 35\%$ і $Cr-8 < 45\%$.

Крім того, застосовуються також коефіцієнт Папандреу – виходить з концепції перехресної еластичності остаточного попиту на продукт фірми і коефіцієнт Тобіна – пов'язує ринкову вартість фірми з відновлюваною вартістю активів.

Слід враховувати, що монополююча влада фірми змінюється з часом, так само як змінюються з часом ринкові умови: попит, витрати фірми, поведінка конкурентів. Крім того сильна монополююча влада в короткостроковому періоді посилює конкуренцію в довгостроковому періоді [2].

Законодавство різних країн неоднаково підходить до визначення антимонополюючої діяльності. Наприклад, у США з 1945 року монополізацією ринку вважається ринкова частка товару чи послуги, яка становить або перевищує 60 %. При цьому вона має

бути результатом великомасштабного виробництва та наслідком вищої майстерності фірми-новатора. В Німеччині підприємство вважається монополістом, коли воно контролює третину ринку певного товару; у Франції - чверть ринку. В усіх європейських країнах діють спеціальні і державні органи, які стежать за дотриманням норм антимонопольного законодавства. У Німеччині, Австрії, Нідерландах, Великобританії, Швеції суб'єкти господарської діяльності зобов'язані повідомляти відповідні державні органи про всі угоди, які можуть обмежувати конкуренцію. У Франції, Бельгії, Швейцарії законодавство передбачає і обов'язкове повідомлення про такі угоди лише у випадках, коли справа стосується зацікавленої сторони чи державного органу, що контролює дотримання антимонопольного законодавства. Антимонопольне законодавство Японії ґрунтується на законі про заборону приватної монополії та забезпечення чесних угод. В Японії монополістичним визнається становище на ринку, коли частка одного постачальника перевищує 50% а частка двох - перевищує 75%.

Антимонопольне законодавство України побудовано з урахуванням світового досвіду. Із 1992 року діє Закон «Про обмеження монополізму та недопущення недобросовісної конкуренції підприємницької діяльності»; з 1993-го ухвалено Закон «Про Антимонопольний комітет України» (АМК); із 1997-го введено в дію Закон «Про захист від недобросовісної конкуренції», спрямований на встановлення чесних правил ведення конкуренції в підприємницькій діяльності. Захист конкуренції передбачає стаття 42 Конституції України, близько ста законів України містять окремі норми антимонопольного законодавства з питань регулювання економічної діяльності.

Згідно із законодавством України фірма вважається монополістом, коли її частка товару на ринку перевищує 35% [4]. Ця цифра для окремих фірм може бути знижена Антимонопольним комітетом.

Розрізняють три основні групи порушень антимонопольного законодавства:

- 1) зловживання монополістичним становищем на ринку;
- 2) неправомірні угоди, спрямовані на обмеження конкуренції та монополізацію;
- 3) дискримінація підприємств органами влади та управління.

Антимонопольне законодавство України через високий рівень абсолютного монополізму в економіці та недоліки нормативно-правової бази наразі не забезпечує належного запобігання монополістичним зловживанням. У той же час Програма «Україна - 2010» ставить за мету забезпечення ефективного державного впливу на розвиток конкуренції на основі вдосконалення антимонопольного законодавства.

Розрахуємо питому вагу кожного виду транспорту, а потім за допомогою коефіцієнта Герфіндала – Гіршмана та індекса Лернера визначимо ступінь монополістичної влади зокрема залізничного транспорту на прикладі діяльності Південної залізниці.

У таблиці 1 наведено питому вагу окремих видів транспорту у загальному пасажирообігу [4].

*Таблиця 1
Питома вага окремого виду транспорту у загальному обсязі пасажирообігу, %*

Показники	1990 рік	1995 рік	2000 рік	2005 рік
Транспорт:	100	100	100	100
наземний	92	96	99	96
залізничний	35	53	46	41
автомобільний (автобуси)	41	29	25	37
трамвайний	6	4	8	5
тролейбусний	9	7	16	8
метрополітенний	1	3	4	5
водний	1	1	0	0
морський	1	1	0	0
річковий	0	0	0	0
авіаційний	7	3	1	4

Спочатку розрахуємо коефіцієнти Лернера для залізничного транспорту на прикладі Південної залізниці для 2005 – 2007 років. Для цього знадобляться показники прибутку та доходу, які наведені в таблиці 2.

*Таблиця 2
Вихідні дані для розрахунку коефіцієнта Лернера, млн. грн.*

Показники	2005 рік	2006 рік	2007 рік
Прибуток від перевезень	423,54	112,21	202,03
Прибуток від пасажирських перевезень	-420,88	-666,25	-624,98
Доходи від перевезень	2508,18	2888,17	3432,33
Доходи від пасажирських перевезень	282,38	355,91	471,37

Розрахуємо коефіцієнти Лернера для пасажирських та вантажних перевезень в цілому по Південній залізниці.

$$L^{05} = \frac{423,54 \cdot 10^6}{2508,18 \cdot 10^6} = 0,169,$$

$$L^{06} = \frac{112,21 \cdot 10^6}{2888,17 \cdot 10^6} = 0,039,$$

$$L_{nac}^{07} = \frac{-624,98 \cdot 10^6}{471,37 \cdot 10^6} = -1,326.$$

$$L^{07} = \frac{202,03 \cdot 10^6}{3432,33 \cdot 10^6} = 0,059.$$

Розрахуємо коефіцієнти Лернера для пасажирських перевезень по Південній залізниці.

$$L_{nac}^{05} = \frac{-420,88 \cdot 10^6}{282,38 \cdot 10^6} = -1,490,$$

$$L_{nac}^{06} = \frac{-666,25 \cdot 10^6}{355,91 \cdot 10^6} = -1,872,$$

Проаналізувавши отримані розрахунки, ми бачимо, що загальні коефіцієнти Лернера особливо у 2006, 2007 роках майже наближаються до досконалої конкуренції. Результати, які ми отримали по пасажирських перевезеннях взагалі мають від'ємний результат. Тобто за результатами розрахунку коефіцієнта Лернера можливо зробити висновок, що діяльність Південної залізниці в цілому, а також у сфері пасажирських перевезень не є монополістичною.

Розрахуємо індекси Герфіндаля-Гіршмана для ринку пасажирських перевезень у 1990-2005 роках. Використаємо для цього дані таблиці 1.

$$H = S_{зал}^2 + S_{авт}^2 + S_{трам}^2 + S_{трол}^2 + S_{метр}^2 + S_{мор}^2 + S_{річ}^2 + S_{авіа}^2, \quad (4)$$

$$H^{1990} = 35^2 + 41^2 + 6^2 + 9^2 + 1^2 + 1^2 + 0^2 + 7^2 = 3074,$$

$$H^{1995} = 53^2 + 29^2 + 4^2 + 7^2 + 3^2 + 1^2 + 0^2 + 3^2 = 3734,$$

$$H^{2000} = 46^2 + 25^2 + 8^2 + 16^2 + 4^2 + 0^2 + 0^2 + 1^2 = 3078,$$

$$H^{2005} = 41^2 + 37^2 + 5^2 + 8^2 + 5^2 + 0^2 + 0^2 + 4^2 = 3180.$$

Висновки. Отже, після отриманих розрахунків, можливо зробити наступні висновки: ринок пасажирських перевезень в Україні високо монополізований. А залізничний транспорт у сфері пасажирських перевезень, після розрахунку його частки ринку, також є монополістом згідно з законодавством України. Але коефіцієнт Лернера каже нам зворотнє, тому зробити остаточний висновок можна буде тільки після більш детальних розрахунків наведених коефіцієнтів, зокрема за видами сполучень. Отримане протиріччя свідчить про необхідність подальших досліджень в запропонованій галузі.

СПИСОК ЛІТЕРАТУРИ

1. Ю.С. Бараш. Визначення умов збереження державної монополії на залізничні

перевезення // Залізничний транспорт України, 2006. – №3. – С. 70-72.

2. Государственное регулирование рыночной экономики / Под ред. В.И. Кушлина – М.: РАРС 2003. – 828 с.

3. М.І. Данько, Є.І. Балака, М.І. Луханін, В.І. Панкратов. Проблеми підприємств промисловості залізничного транспорту і деякі напрями їх вирішення // Залізничний транспорт України, 2008. - №3. – С. 48-50.

4. Закон України «Про природні монополії» від 20.04.2000 № 1682 – Ш.

5. Т.А. Мукмінова. Реформування залізничної галузі: ключові аспекти // Залізничний транспорт України, 2006. - №3. – С. 10-13.

6. Статистичний щорічник України за 2005 р. / за ред. О.Г. Осадника. – К.: Видавництво «Консультант», 2006. – 592 с.

*Рецензент к.е.н., доцент УкрДАЗТ Компанієць В.В.
Експерт редакційної колегії к.е.н., доцент УкрДАЗТ Токмакова І.В.*