

## АНАЛІЗ РИНКУ АВТОТРАНСПОРТНИХ ПОСЛУГ В УКРАЇНІ

Загурський О. М.<sup>1</sup>,

<sup>1</sup>Національний університет біоресурсів і природокористування України

*Анотація.* У статті розглянуто теоретичні та методологічні аспекти розвитку ринку автотранспортних послуг. Проведено аналіз ринку вантажних перевезень та оцінено місце автомобільного транспорту в ньому. Визначено, що він є неоднорідним і може бути сегментований шляхом виділення перевезень на різні відстані.

**Ключові слова:** вантажообіг, інституційні відносини, перевезення, ринок, автотранспортні послуги.

### Вступ

Дослідження теоретичних та методологічних аспектів галузевих ринків, механізмів їх управління та моделей розвитку в глобалізованій економіці стає все більш актуальним. Адже, формуючи стратегію розвитку та функціонування вітчизняних галузевих ринків, з одного боку, необхідно відповідати важливому принципу суверенітету держави. З іншого боку, нагальною нині є необхідність інтеграції економіки країни у світову господарську систему. Особливо це стосується розвитку транспортних послуг шляхом створення умов для залучення транзитних вантажопотоків на територію країни, розширення географії перевезень та проведення узгодженої транспортної політики із сусідніми країнами.

### Аналіз публікацій

Окремі аспекти цієї проблеми відображені у працях Дж. Аллена, М. Броуна, Т. Черрет [1], В. Замлинського, В. Ковала, В. Котлубай [2], А. Єфименко [3], О. Парубця [4], П. Поповича, О. Шевчука, А. Матвійшин, В. Лотоцької [5].

Однак за умов розвитку глобалізаційних процесів, інформатизації суспільства збільшення обсягу вантажних перевезень напряму залежить від ефективного розвитку ринку транспортних послуг і його інфраструктури, що потребує проведення подальших досліджень у цьому напрямі.

### Мета і постановка завдання

Полягають у розгляді теоретичних та методологічних аспектів розвитку ринку автотранспортних послуг та механізмів управління ним, всебічному аналізі ринку вантажних перевезень в Україні.

### Матеріали та методика дослідження

Глобалізація світового товарного обміну привела до певного скасування системи митного протекціонізму національної промисловості. Вільний обіг товарів і фінансів, накладений на уніфіковане в усьому світі споживання, миттєво ліквідує дефіцит промислових товарів на ринку, легко заповнюючи відставання в розвитку національної промисловості імпортом [6]. За таких умов товарні галузеві ринки формує як продукція відповідних галузей національних економік, так і товари транснаціональних корпорацій; у цьому випадку складовою частиною і сполучною ланкою в багатьох випадках є вантажний автотранспорт. Автотранспортні організації виступають на товарних галузевих ринках суб'єктами пропозиції специфічного товару – автотранспортних послуг, що формують власний ринок, який накладається на інші ринки. Зокрема, на відміну від інших послуг, транспортні послуги не можуть бути експортовані, вони можуть надаватися лише на певній території. Тому спектр проблем ринку автотранспортних послуг значно ширший, а завдання зі створення необхідної інфраструктури значно складніші, ніж для інших галузевих ринків. Вирішення цих завдань і проблем залежить від великої кількості умов, до яких можна віднести як глобально-світові виклики, так і загальний стан економіки країни, проведену економічну політику, наявність конкурентного середовища у країні [7] і рівень розвитку галузей економіки та територій країни.

Слід зазначити, що, виконуючи свою головну функцію в економіці – координатора процесів обміну, – будь-який ринок (і ринок транспортних послуг не є винятком) не є самостійним і досконалим, а одночасно виступає фактором організації й дестабілізації, який з однаковим успіхом підсилює дію по-

зитивних та негативних екстерналій в економіці. Він не для всіх є рівним, а дія його механізмів не завжди приводить до прогнозованих результатів, час від часу утворюючи іманентні «провали», пов'язані з природою самих ринків, до яких в економічній літературі відносять «монополію, недосконалу (асиметричну) інформацію, зовнішні ефекти, суспільні блага» [8].

До цього переліку для країн, що розвиваються (й Україні зокрема), доцільно додати й ринкову владу (організаційну, політичну, бюрократичну) окремих економічних агентів, які у процесі своєї діяльності «активно застосовують (або погрожують застосувати) насильство, щоб зосередити у своїх руках багатства і ресурси» [9].

Ринок підпорядковується певним інститутам, які контролюють економіку й визначають основні правила обміну на ньому, він становить систему соціально-економічних відносин, що опосередкована певними інституціями, – тобто інститут, в якому організації утворюють правила, що обмежують або створюють нові можливості для їх взаємодії.

Виходячи з цього, під ринком автотранспортних послуг розуміємо систему інституційних відносин, за допомогою якої взаємодіють держава, перевізники, вантажовідправники та вантажоодержувачі. Ця система визначає поведінку автотранспортних організацій у таких питаннях, як визначення умов діяльності, цінова й інвестиційна політика, ступінь відкритості угод між організаціями, і впливає на формування стратегій цих організацій у різних галузевих сегментах.

Стан ринку вантажоперевезень в Україні залежить від трьох основних чинників. Це зовнішньоторговельний обіг, валовий внутрішній продукт і виробництво. Коли всі ці показники зростають, логістика також розвивається, а разом з нею по висхідній лінії піднімається і транспорт.

На структуру ринку автотранспортних послуг впливають три групи чинників, пов'язані з глобалізаційними тенденціями та між- і внутрішньогалузевими факторами розвитку економіки. До першої групи належать показники, що пов'язані з лібералізацією торговельно-економічних відносин, від спрощення міжнародної торгівлі шляхом зниження внутрішніх тарифів аж до повної ліквідації митних бар'єрів у взаємній торгівлі. Другу групу складають макроекономічні чинники розвитку національної економіки, кількісні та якісні показники рівня попиту на транспортні послуги

галузей національної економіки. Вони безпосередньо впливають на рівень споживчої активності – економічних агентів та домогосподарств. Третя група показників – сукупність показників, що характеризують саме рівень задоволеності виробників товарів і послуг наявними на ринку транспортними послугами та умови взаємодії суб'єктів ринку.

Особливістю ринку автотранспортних послуг є те, що він має функціонувати таким чином, щоб не тільки сприяти просуванню товарів від виробників до споживачів, але й повністю задовольняти вимоги клієнтів (вантажовідправників і вантажоодержувачів) у найкоротші терміни і з найменшими витратами.

Аналізуючи ринок автотранспортних послуг, насамперед необхідно визначити його місце серед інших видів транспорту на ринку вантажних перевезень.

Запропонована нами методика проведеного порівняльного аналізу ринку транспортних послуг ґрунтується на таких принципах:

1) діяльність вантажного автомобільного транспорту розглядається в частині комерційних перевезень, трубопровідного транспорту під час вивчення ринку перевезень нафтопродуктів;

2) транспортні компанії конкурують у частині перевезень як закінченого переміщення на певну відстань, тому оцінку конкурентного ринку слід давати за даними про вантажообіг;

3) відстань перевезень визначає характер розподілу у просторі виробництва та споживання продукції. Тому транспортні компанії конкурують на ринку вантажних перевезень на конкретні відстані конкретних видів продукції.

Оцінка кількості перевезених вантажів за видами транспорту в мільйонах тонн (табл. 1) показує тотальне переважання автомобільного транспорту над іншими видами (доля автомобільного транспорту в загальній кількості перевезених вантажів становить за роками аналізу від 67 до 71 %).

Однак, зважаючи на те, що продукцією транспорту є кінцеве переміщення вантажів на конкретні відстані, показник обсягу перевезень у тоннах не може бути однозначною оцінкою окремого виду транспорту. Адекватну оцінку ринку вантажних перевезень можна дати тільки за показником вантажообігу як показником сумарного переміщення вантажів з урахуванням їх маси та відстані переміщення (табл. 2).

Таблиця 1 – Перевезення вантажів за видами транспорту, млн т

	2013	2014	2015	2016	2017
<b>Транспорт усього</b>	<b>1802</b>	<b>1623</b>	<b>1474</b>	<b>1543</b>	<b>1582</b>
Залізничний	436	386	350	343	339
Морський	3	3	3	3	2
Річковий	3	3	3	4	4
Автомобільний	1236	1131	1021	1086	1122
Авіаційний	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1
Трубопровідний	125	100	97	107	115

Джерело: Транспорт і зв'язок України 2017: стат. зб. / за ред. О. О. Кармазіна. Київ: Держ. служба статистики України, 2018. С. 154.

Таблиця 2 – Вантажообіг за видами транспорту, млрд ткм

	2013	2014	2015	2016	2017
<b>Транспорт усього</b>	<b>393,3</b>	<b>353,6</b>	<b>334,7</b>	<b>344,2</b>	<b>364,2</b>
Залізничний	219,5	210,2	195,1	187,6	191,9
Морський	3,2	4,1	3,9	2,5	2,9
Річковий	1,4	1,3	1,6	1,5	1,4
Автомобільний	57,4	56,0	53,3	58,0	62,3
Авіаційний	0,3	0,2	0,2	0,2	0,3
Трубопровідний	111,4	81,8	80,7	94,4	105,4

Джерело: Транспорт і зв'язок України 2017: стат. зб. / за ред. О. О. Кармазіна. Київ: Держ. служба статистики України, 2018. С. 154.

Оцінка транспортного ринку за показником вантажообігу (табл. 2) показує, що ринок перевезення вантажів у 2013–2017 рр. є близьким до олігопольного, де ключовим елементом є залізничний транспорт, частка якого в загальному вантажообігу коливається від 54 до 59 %; конкуренцію йому створюють трубопровідний (23–29 %) та автомобільний

транспорт (14–17 %), внесок інших видів транспорту в цей показник оцінки ринку транспортних послуг є несуттєвим. За відстанями переміщень безумовним лідером є авіаційний транспорт (48–53 % загальних відстаней перевезень), потім за ним ідуть морський (14,5–22,9 %) та трубопровідний (12,9–15,8 %).

Таблиця 3 – Середня відстань перевезення однієї тонни вантажів окремими видами транспорту, км

	2013	2014	2015	2016	2017
<b>Транспорт усього</b>	<b>5621</b>	<b>6342</b>	<b>6163</b>	<b>5770</b>	<b>6519</b>
Залізничний	506	544	557	546	565
Морський	941	1452	1173	837	1264
Річковий	488	432	498	402	391
Автомобільний	47	49	52	53	56
Авіаційний	2753	3044	3053	3048	3325
Трубопровідний	886	821	830	884	918

Джерело: Транспорт і зв'язок України 2017: стат. зб. / за ред. О.О. Кармазіна. – К.: Держ. служба статистики України, 2018. С. 56.

Проте для пояснення частки виду транспорту  $d_{pl}$  на ринку вантажних перевезень рівняння (1) необхідно розглядати як інформаційну модель, а  $d_p$  і  $\beta_l$  як чинники, що її визначають:

$$d_{pl} = d_p \times \beta_l, \quad (1)$$

де  $d_p$  – доля виду транспорту в загальному обсязі перевезень;  $\beta_l$  – відносний рівень середньої дальності перевезень, що є відношенням середньої відстані транспортування виду транспорту

до загальної середньої відстані всіх перевезень.

Тому, порівнюючи структуру показника вантажообігу зі структурою показника перевезень продукції на ринку вантажних перевезень, важливо врахувати такі співвідношення:

- долю конкретного виду транспорту в загальному обсязі вантажообігу (табл. 4);
- відносний рівень середньої дальності, на які здійснені ці перевезення (табл. 5).

Таблиця 4 – Доля виду транспорту в загальному обсязі перевезень ( $d_p$ ), %

	2013	2014	2015	2016	2017
<b>Транспорт усього</b>	<b>100</b>	<b>100</b>	<b>100</b>	<b>100</b>	<b>100</b>
Залізничний	55,8	59,4	58,3	54,5	52,6
Морський	0,8	1,1	1,1	0,7	0,8
Річковий	0,4	0,4	0,5	0,4	0,4
Автомобільний	14,6	15,8	15,9	16,9	17,1
Авіаційний	0	0	0	0	0
Трубопровідний	28,3	23,1	24,1	27,4	105,4

Джерело: складено на підставі табл. 2.

Таблиця 5 – Відносний рівень середньої дальності перевезень ( $\beta_l$ ), %

	2013	2014	2015	2016	2017
<b>Транспорт усього, км у середньому</b>	<b>937</b>	<b>1057</b>	<b>1027</b>	<b>962</b>	<b>1087</b>
Залізничний	0,54	0,51	0,54	0,57	0,52
Морський	1,0	1,37	1,11	0,87	1,16
Річковий	0,52	0,41	0,48	0,42	0,36
Автомобільний	0,05	0,05	0,05	0,06	0,6
Авіаційний	2,94	2,88	2,97	3,17	3,06
Трубопровідний	0,95	0,78	0,81	0,92	0,84

Джерело: складено на підставі табл. 3.

Комплексний аналіз цих співвідношень показує, що в цілому ринок вантажних транспортних послуг складається з перевезень на різні відстані. Тому важливо розрізнити ринок перевезень на відносно короткі відстані  $\beta_l \leq 0,3$ , ринок перевезень на середні відстані  $0,3 \leq \beta_l \leq 0,7$  і ринок перевезень на далекі відстані  $0,7 \leq \beta_l \leq 1,0$  і наддалекі відстані  $\beta_l \geq 1,0$ .

Як можна бачити, автомобільний транспорт здебільшого конкурує на ринку перевезень на малі відстані, річковий та залізничний – на ринку середніх відстаней, морський та трубопровідний – на ринку далеких перевезень, а авіаційний – на ринку наддалеких перевезень.

Порівнюючи відстані перевезень вантажів наземним транспортом (залізничним і автомобільним), видно, що вони різняться в багато разів на користь залізниць. Це призводить до того, що за умови збереження певним чином співставної присутності на ринку перевезень (утричі), частка залізничного транспорту на ринку переміщення є суттєво більшою (у 8–11 разів):

$(55,8/14,6) - (0,54/0,05) = 3,8 \times 10,8 = 41,04$   
рази 2013 р.;

$(59,4/15,8) - (0,51/0,05) = 3,8 \times 10,2 = 38,76$   
рази 2014 р.;

$(58,3/15,9) - (0,54/0,05) = 3,7 \times 10,8 = 39,96$   
рази 2015 р.;

$(54,5/16,9) - (0,57/0,06) = 3,2 \times 9,5 = 30,4$   
рази 2016 р.;

$(52,6/17,1) - (0,52/0,06) = 3,1 \times 8,6 = 26,66$   
рази 2017 р.

Проте необхідно зазначити, що в динаміці всі аналізовані роки залізничний транспорт поступається часткою ринку вантажних перевезень на користь автомобільного (показник зменшується від 41,04 2013 р. до 26,66 2017 р.). Зокрема ці зміни на користь автомобільного транспорту відбуваються як у перевезеннях вантажів, так і щодо середньої дальності перевезень. Це в цілому призводить до зниження розриву в їх частках на ринку вантажних перевезень.

Статистичне дослідження перевезень продукції галузей економіки показує, що відстань перевезень вантажів визначається характером розподілу у просторі виробництва конкретних видів продукції.

### Висновки

Ринок автотранспортних послуг є специфічним ринком, що становить систему соціально-економічних відносин в усіх галузях економіки країни, в якому, подібно до інших соціальних інститутів, організації утворюють правила, що обмежують або створюють нові можливості для їх взаємодії. На його структуру впливають три групи чинників, пов'язані з глобалізаційними тенденціями та між- і внутрішньогалузевими факторами розвитку економіки.

Ринок вантажних перевезень є близьким до олігопольного, де ключовим елементом є залізничний транспорт. Разом з тим проведений аналіз показав, що він є неоднорідним і може бути сегментований шляхом виділення

перевезень на різні відстані (малі, середні, далекі). Так, в Україні автомобільний транспорт здебільшого конкурує на ринку перевезень на малі відстані, річковий та залізничний – на ринку середніх відстаней, а морський, трубопровідний та повітряний – на ринку далеких і наддалеких перевезень.

У динаміці в 2013–2017 рр. залізничний транспорт поступається часткою ринку вантажних перевезень на користь автомобільного. Зокрема ці зміни відбуваються як в обсягах перевезених вантажів, так і стосовно середньої дальності перевезень. Це загалом призводить до зниження розриву в їх частках на ринку вантажних перевезень.

### Література

1. Allen J., Browne M., T. Cherrett Investigating relationships between road freight transport, facility location, logistics management and urban form. *Journal of Transport Geography*. № 24 (2012) P. 45–57.

2. Замлинський В. А., Коваль В. В., Котлубай В. О. Стан та перспективи розвитку експортного потенціалу ринку послуг автомобільного транспорту. *Економіка та суспільство*. 2017. № 9. С. 210–214.

3. Efimenko A. G. Formation and transportation services market development: Monograph. Warsaw. Ed. ITP. 2011. 187 p.

4. Парубець О. М. Дослідження проблем та перспектив розвитку експорту транспортних послуг України. *Наукові записки Національного університету «Острозька академія»*. Острог: Вид-во НаУОА 2018. № 9 (37). С. 21–24.

5. Попович П. В., Шевчук О. С., Матвійшин А. Й., Лотоцька В. М. Дослідження тенденцій розвитку ринку вантажних автомобільних перевезень у сучасних умовах. *Вісник Житомирського державного технологічного університету*. 2016. № 2. С. 224–229.

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

7. Pawlak J. Wyposażenie rolnictwa polskiego w środki transportu [Equipment of Polish agriculture with the means of transport]. *Problemy Inżynierii Rolniczej*. 2012. № 3 (77). P. 45–56.

8. Постсоветский институционализм: Власть и бизнес: монография / под ред. Р. М. Нурева. Ростов-н/Д: Наука-Пресс, 2006. 512 с.

9. North D., Wallis J., Webb S. and Weingast B. *In the Shadow of Violence: Politics, Economics and the Problems of Development* Cambridge: Cambridge University Press, 2013. URL: <https://web.stanford.edu/group/mcnollgast/cgi-bin/wordpress/wp->

[content/uploads/2013/10/LAO\\_CUP\\_Conclusion.print-version.15.0829.pdf](https://web.stanford.edu/group/mcnollgast/cgi-bin/wordpress/wp-content/uploads/2013/10/LAO_CUP_Conclusion.print-version.15.0829.pdf) (accessed: 20.01.2019).

### References

1. Allen J., Browne M., T. Cherrett (2012) Investigating relationships between road freight transport, facility location, logistics management and urban form. *Journal of Transport Geography*. Vol. 24. P. 45–57.

2. Zamljns'kyj V. A., Koval' V. V., Kotlubaj V. O. (2017) Status and prospects of development of export potential of the market of motor transport services [Status and prospects of development of export potential of the market of motor transport services]. *Ekonomika ta suspil'stvo*. Vol. № 9. С. 210–214 [in Ukraine].

3. Efimenko A. G. (2011) *Formation and transportation services market development*. Warsaw. Ed. ITP.

4. Parubets' O. M. (2018) Research of problems and prospects of development of export of transport services of Ukraine [Research of problems and prospects of development of export of transport services of Ukraine]. *Naukovi zapysky Natsional'noho universytetu «Ostroz'ka akademiia»*. Ostroh : Vyd-vo NaUOA. Vol. № 9 (37). С. 21–24 [in Ukraine].

5. Popovych P. V., Shevchuk O. S., Matviishyn A. J., Lotots'ka V. M. (2016) Research of tendencies of development of the market of road haulage in modern conditions [Research of tendencies of development of the market of road haulage in modern conditions]. *Visnyk Zhytomyr's'koho derzhavnogo tekhnolohichnoho universytetu*. Vol. № 2. 224–229 [in Ukraine].

6. Zagurskiy O., Ohienko M., Rogach S., Pokusa T., Rogovskii I., Titova L. (2019) *Global supply chain in context of new model of economic growth*. Conceptual bases and trends for development of social-economic processes. Monograph. The Academy of Management and Administration in Opole.

7. Pawlak J. (2012) Wyposażenie rolnictwa polskiego w środki transportu [Equipment of Polish agriculture with the means of transport]. *Problemy Inżynierii Rolniczej*. Vol. 3(77). 45–56 [in Polish].

8. Nureev R. M. (2006) *Postsovetskij institucionalizm : Vlast' i biznes* [Post-Soviet Institutionalism: Power and Business]. Rostov-n/D: Nauka-Press [in Russian].

9. North D., Wallis J., Webb S., Weingast B. (2013) *In the Shadow of Violence: Politics, Economics and the Problems of Development*. Cambridge: Cambridge University Press, URL: [https://web.stanford.edu/group/mcnollgast/cgi-bin/wordpress/wp-content/uploads/2013/10/LAO\\_CUP\\_Conclusion.print-version.15.0829.pdf](https://web.stanford.edu/group/mcnollgast/cgi-bin/wordpress/wp-content/uploads/2013/10/LAO_CUP_Conclusion.print-version.15.0829.pdf) (accessed 20.01.2019).

**Загурський Олег Миколайович**<sup>1</sup>, д.е.н., доцент, професор кафедри транспортних технологій та засобів у АПК, т. 050-334-35-74, e-mail: [zagurskiy\\_oleg@ukr.net](mailto:zagurskiy_oleg@ukr.net).

<sup>1</sup>Національний університет біоресурсів і природокористування України.

### Analysis of the motor transport services market in Ukraine

**Abstract. Problem.** The study of theoretical and methodological aspects of the development of service markets and the mechanisms for their management in a globalized economy is becoming more and more relevant. This is especially true for the development of the transport services market by creating conditions for attracting transit cargo flows into the country, expanding the geography of transportation and conducting a coherent transport policy with neighboring countries. **Goal.** The purpose of the study is to examine the theoretical and methodological aspects of the development of the market of motor transport services, a comprehensive analysis of the freight transport market in Ukraine, and the definition of the place of motor transport in it. **Methodology.** Theoretical and methodological basis of the research is the work of domestic and foreign researchers on the problems of the development of the transport services market. In the process of research general scientific methods were used, in particular: analytical, statistical, scientific abstraction, generalization and comparison. **Results.** The market of motor transport services is a specific market, which is a system of socio-economic relations in all sectors of the country's economy, in which like other social institutions, organizations form rules that restrict or create new opportunities for their interaction. Its structure is influenced by three groups of factors associated with globalization trends and inter-and intra-economic factors of economic development. It is determined that the freight transport market is close to the oligopolistic, where railway transport is a key element. However, the analysis showed that it is assorted and can be segmented by allocating transport at different distances (small, medium, distant). **Originality.** Conclusions about the segmentation of the freight market by allocating transportations at different distances

(small, medium, distant) give an opportunity to evaluate the contribution of each type of transport in the transportation of goods more clearly. **Practical value.** The practical content is determined by the fact that the theoretical and methodological provisions, conclusions and recommendations form the scientific basis for the development of a new integrated concept of the development of motor transport in the country.

**Key words:** cargo turnover, institutional relations, transportation, market, motor transport services.

**Zagurskiy Oleg Mykolayovych**<sup>1</sup>, Doctor of Economic Sciences Professor Transport technologies and facilities in the agroindustrial complex, т. 050 3343574, e-mail [zagurskiy\\_oleg@ukr.net](mailto:zagurskiy_oleg@ukr.net).

<sup>1</sup>National University of Life and Environmental Sciences of Ukraine.

### Анализ рынка автотранспортных услуг в Украине

**Аннотация.** В статье рассмотрены теоретические и методологические аспекты развития рынка автотранспортных услуг. Проведен анализ рынка грузовых перевозок и оценено место автомобильного транспорта в нем. Определено, что он неоднороден и может быть сегментирован путем выделения перевозок на различные расстояния.

**Ключевые слова:** грузооборот, институциональные отношения, перевозки, рынок, автотранспортные услуги.

**Загурский Олег Николаевич**<sup>1</sup>, д.е.н., доцент, профессор кафедры транспортных технологий и средств в АПК, т. 050 3343574. e-mail [zagurskiy\\_oleg@ukr.net](mailto:zagurskiy_oleg@ukr.net).

<sup>1</sup>Национальный университет биоресурсов и природопользования Украины.