

**Моржов І.С.,**

здобувачи першого (бакалаврського) рівня вищої освіти

Національного авіаційного університету, м. Київ

Науковий керівник: **Лямзін А.О.**

д.т.н., проф. кафедри організації авіаційних робіт та послуг

Національного авіаційного університету, м. Київ д.т.н., професор

## **КОНКУРЕНЦІЯ У ТРАНСПОРТНІЙ ГАЛУЗІ ЕКОНОМІКИ, ЇЇ ФАКТОРИ**

Фактори конкуренції що впливають на транспортну галузь можна поділити на внутрішні та зовнішні, природні (географічне розташування, рельєф місцевості, погодні умови регіону, тощо) та антропогенні, що є наслідком діяльності людини. Всі ці фактори взаємопов'язані та так чи інакше впливають один на одного, що зображено на рисунку 1. Розвиненість місцевих технологій та виробничих можливостей чи можливість імпортувати їх ззовні дає можливість усунути природні перешкоди рельєфу чи додаткові витрати від погодних особливостей регіону. Реалізація інфраструктурних проектів потребує капіталовкладень та технічного потенціалу, проте може змінити напрямки основних вантажо- та пасажиропотоків. Яскравими прикладами цьому у макроекономічних масштабах можуть слугувати Панамський чи Суецький канали. Кожний фактор конкуренції може виявитися бар'єром чи стимулом. Як і фактори ці бар'єри чи стимули можуть мати природній чи антропогенний характер. З боку законодавства держава для реалізації своєї політики може встановлювати бар'єри чи стимулювати будь-який інший фактор, як внутрішніх, так і зовнішніх, галузі на законодавчому рівні. Закони можуть мати форму, норм і стандартів, враховуючи ті, що мають зовнішнє походження як результат прийнятих міжнародних договорів, економічних чи інших союзів.

Бар'єри чи стимули, що встановлюються рівнем можливостей мають вирішальне значення для ринку та цього елементів. Технологічні, наукові та 24 виробничі потужності, кваліфіковані кадри та можливість забезпечити їх самостійно чи імпортувати ззовні, власні фінансові можливості чи можливість залучити інвестиції, основні напрямки транспортних потоків та інші фактори, що визначають

потенціал та конкурентоспроможність. Рис.1 Фактори конкуренції транспортної галузі Розроблено автором на підставі джерела:[3]

Проаналізувавши теоретичні відомості конкуренції та структуру транспортної галузі (ринку) можна визначити, що загалом ринок є значною мірою диверсифікованим, тобто налічує досить велику варіативність для пасажирських та вантажних перевезень залежно від потреб споживача, а отже за своєю загальною структурою є ринком монополістичної конкуренції.



Рис.1 Фактори конкуренції транспортної галузі

Також залежно від елемента ринку учасники можуть бути представлені як монополіями так і олігополіями, монопсоніями чи олігопсоніями. Традиційно до монополій відносять галузь залізничних перевезень. Хоча галузь має конкурентів на ринку перевезень у вигляді інших типів транспорту, через величину капіталовкладень та складність організації самі залізничні перевезення часто представлені у вигляді

монополій, іноді олігополій. Крім того, сучасне залізничне господарство зазвичай розподіляє інфраструктуру від експлуатації рухомого складу. В Україні відповідно до п'ятої статті Закону України “Про залізничний транспорт” магістральні залізничні лінії загального користування та розміщені на них технологічні споруди, передавальні пристрої, що безпосередньо використовуються для забезпечення процесу перевезень є державною власністю, закріплюються за АТ «Укрзалізниця» на праві господарського відання та не підлягають приватизації[1]. АТ «Укрзалізниця» є монополістом у сфері залізничних перевезень України, акціонерним товариством, 100 % акцій якого належать державі. Компанія входить до переліку держпідприємств, які не підлягають приватизації[2]. Також через своє монополіне положення з іншого боку АТ «Укрзалізниця» є моносонією, тобто єдиним клієнтом, на внутрішньому ринку для відповідної кваліфікованої робочої сили, спец техніки, рухомого складу, тощо Як монополістами так і олігополіями є поштові сервіси на місцевих ринках. Громадський транспорт зазвичай представлений монополією та знаходиться у відомстві комунальної влади, хоча може бути започаткований і на приватній основі. Олігополіями часто є підприємства, що створюють та обслуговують транспортну інфраструктуру чи рухомий склад. Наприклад виробники автомобілів, таких як Mercedes-Benz, BMW чи авіаційної техніки Boeing або Airbus. Або підприємства що виготовляють їх елементи, як АТ «Мотор Січ» – одна з провідних у світі корпорацій з розробки, виробництва, ремонту та сервісного обслуговування авіаційних газотурбінних двигунів для літаків та вертольотів, а також промислових газотурбінних установок. У той час як ринок автотранспортних перевезень є досить конкурентним середовищем, через те, що не потребує таких значних капіталовкладень.

### **Список використаних джерел**

1. Закон України “Про залізничний транспорт”. – [Електронний ресурс]. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/273/96-вр#Text>
2. Мінінфраструктури про стан потягів «УЗ». – [Електронний ресурс]. URL: <https://www.unian.ua/economics/transport/metalobruht-u-mininfrastrukturivislovisyapro-stand-potyagiv-uz-novini-ukrajina-11603764.html>
3. Робінсон Дж. (1934). Що таке досконала конкуренція?. Щоквартальний журнал економіки, 49 (1), 104-120.

