

4. International Convergence of Capital Measurement and Capital Standards: Basle Committee on Banking Supervision Document. Basle, 1988. [Electronic resource]. – Access mode: <https://www.bis.org/publ/bcbs04a.pdf>.
5. Sixteenth progress report on adoption of the Basel regulatory framework: Basel Committee on Banking Supervision Report. – Bank for International Settlements, May 2019. – 80 p. [Electronic resource]. – Access mode: <https://www.bis.org/bcbs/publ/d464.pdf>.

УДК 338.47(4-672ЄС)

Захарова О.В.

к.е.н., доцент, доцент кафедри економіки та міжнародних економічних відносин МДУ

ОЦІНКА ЕФЕКТИВНОСТІ РОЗВИТКУ ТРАНСПОРТНОЇ СИСТЕМИ КРАЇН ЄС

Ефективність розвитку транспортної системи оцінюється міжнародними організаціями в рамках досліджень, що ними проводяться. Так, рівень розвитку транспортної інфраструктури оцінюється як складова конкурентоспроможності країни в рамках методики оцінки Всесвітнім економічним форумом. Так, в структурі індексу глобальної конкурентоспроможності друга складова – «Інфраструктура», субскладовою виділяється «Транспортна інфраструктура», оцінка якої здійснюється за такими параметрами, як стан дорожньої, залізничної, авіаційної та водної інфраструктур [4].

За результатами оцінювання індексів глобальної конкурентоспроможності країн (2018р.) позиції країн ЄС за складовою «Транспортна інфраструктура» розподіляються наступним чином (рис. 1): найвищу позицію у світі серед країн ЄС, а саме 5 місце з оцінкою 85,5 (максимальна дорівнює 100) займають Нідерланди, які поступають рівнем розвитку транспортної інфраструктури Сінгапуру (1 місце, оцінка 92,1), Гонконгу (2 місце, оцінка 89,3), Швейцарії (3 місце, оцінка 87,6) та Південній Кореї (4 місце, оцінка 85,5). Шосту позицію в рейтингу займає Німеччина (84,7), дев'яту - Іспанія (82,0), десяту – Франція (81,8), одинадцяту – Великобританія (80,4).

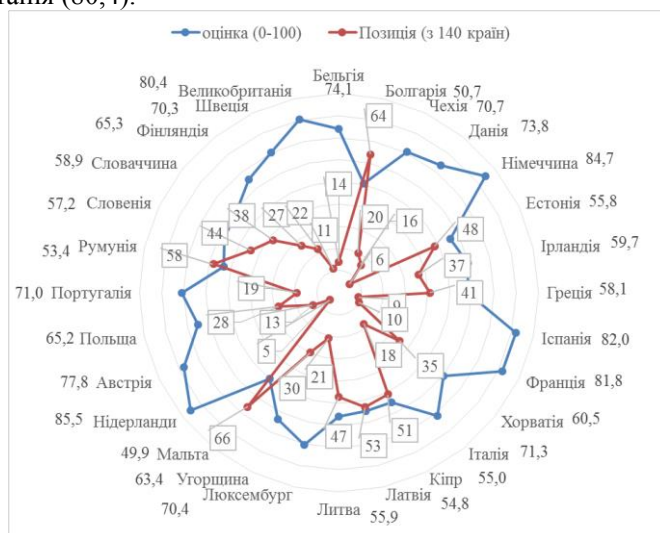


Рис. 1. Рейтинг країн ЄС у світі за рівнем розвитку транспортної інфраструктури [4]

Середня оцінка за ЄС-28 дорівнює 66,3. Отже, рівнем розвитку транспорту, вищим на загальноєвропейський характеризуються транспортні системи країн: Бельгії, Чехії, Данії, Люксембургу, Австрії, Польщі, Португалії, Фінляндії та Швеції. Середня оцінка за всіма країнами в рейтингу (140, які враховує ВЕФ) дорівнює 50,24. Отже, всі країни ЄС мають рівень розвитку транспортної інфраструктури, вищий за середньосвітовий показник.

Що стосується складових транспортної мережі, то позиції країн ЄС за рівнем розвитку дорожньої та залізничної інфраструктури представлені на рис. 2. До країн з найбільш розвиненим рівнем розвитку автомобільної мережі, що включає оцінки як розвитку та доступності дорожнього сполучення, так і якості доріг, належать Іспанія (3 місце у світі, оцінка 88,1), Франція (4 місце у світі, оцінка 88,0), Португалія (6 місце у світі, оцінка 87,2), Швеція (7 місце у світі, оцінка 86,6), Нідерланди (9 місце у світі, оцінка 84,2), Німеччина (10 місце у світі, оцінка 83,9). Середня оцінка розвитку дорожньої інфраструктури за ЄС-28 дорівнює 71,1. Таким чином, Бельгія, Данія, Хорватія, Італія, Кіпр, Литва, Люксембург, Австрія, Фінляндія та Великобританія мають рівень розвитку дорожньої інфраструктури, вищий за середній по ЄС-28. Щодо

інших раїн світу, то лідируючі позиції в рейтингу рівня розвитку дорожньої мережі займають Сінгапур (1 місце) та США (2 місце).

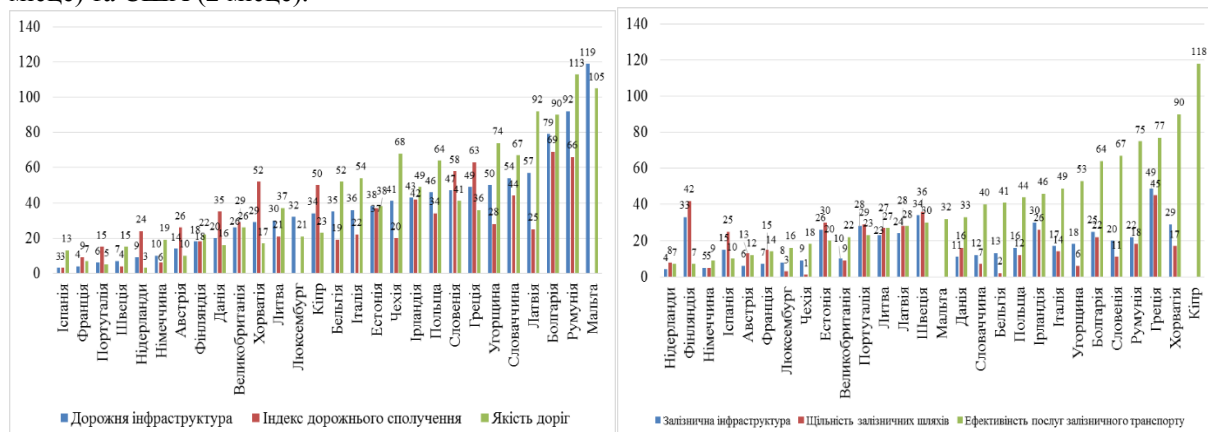


Рис. 2. Рейтинг країн ЄС у світі за рівнем розвитку дорожньої та залізничної інфраструктури (позиція у рейтингу) [4]

Якщо аналізувати за складовими дорожньої мережі, то найвища якість доріг серед країн ЄС в Нідерландах (3 місце у світі), Португалії (5 місце), Франції (7 місце) та Австрії (10 місце). Найвищий рівень розвитку дорожнього сполучення мають Іспанія (3 місце), Швеція (4 місце), Німеччина (6 місце), Франція (9 місце). Серед країн світу найвища якість доріг в Сінгапурі (1 місце) та Швейцарії (2 місце), найвищий індекс дорожнього сполучення США (1 місце) та Саудівській Аравії (2 місце). Країни ЄС мають більш високий рівень розвитку дорожнього сполучення (середній показник складає 81,1), ніж якості доріг (середній показник – 63), тобто якість доріг на 28,7 ніжна за рівень доступності та щільності самої мережі.

До країн з найбільш розвиненим рівнем розвитку залізничної мережі, що включає оцінки щільності мережі та якості послуг залізничного транспорту, належать Нідерланди (4 місце у світі, оцінка 87,8), Німеччина (5 місце у світі, оцінка 87,2), Австрія (6 місце у світі, оцінка 85,6), Франція (7 місце у світі, оцінка 84,5), Люксембург (8 місце у світі, оцінка 82,3), Чехія (9 місце у світі, оцінка 82,3) та Великобританія (10 місце у світі, оцінка 80,1). Середня оцінка розвитку залізничної інфраструктури за ЄС-28 дорівнює 71,3. Таким чином, серед решти країн Бельгія, Данія, Іспанія, Італія, Угорщина, Польща та Словаччина мають рівень розвитку залізничної інфраструктури, вищий за середній по ЄС-28. Щодо інших країн світу, то лідируючі позиції в рейтингу рівня розвитку залізничної мережі займають Швейцарія (1 місце), Японія (2 місце) та Корея (3 місце).

Слід зазначити, що країни ЄС у світі мають найщільнішу залізничну мережу, зокрема 16 країн ЄС в рейтингу ВЕФ мають найвищі оцінки в 100 балів та займають відповідно перші позиції в рейтингу за цим показником. При цьому якість залізничних послуг навпаки не є найкращою. Так, країни з найбільшою щільністю залізничної мережі Чехія та Бельгія за ефективністю залізничних послуг займають 18 та 41 місце. За показником ефективності послуг залізничного транспорту з 7 по 10 місце у світі відповідно займають Нідерланди, Фінляндія, Німеччина та Іспанія.

Позиції країн ЄС за рівнем розвитку авіаційної та водної інфраструктури представлені на рис. 3. До країн з найбільш розвиненим рівнем розвитку авіаційної мережі, що включає оцінки щільності та доступності авіаційного сполучення та якості послуг авіаційного транспорту, належать Великобританія (5 місце у світі, оцінка 88,9), Німеччина (6 місце у світі, оцінка 88,5), Іспанія (7 місце у світі, оцінка 88,3) та Франція (10 місце у світі, оцінка 85,4). Середня оцінка розвитку авіаційної інфраструктури за ЄС-28 дорівнює 65,9, що є нижчим за рівень розвитку дорожньої мережі на 8%, залізничної – на 8,3%. Серед решти країн, що мають вищий за середній рівень показник слід зазначити Бельгію, Данію, Ірландію, Грецію, Італію, Нідерланди, Австрію, Португалію, Фінляндію та Швецію. Щодо інших країн світу, то лідируючі позиції в рейтингу рівня розвитку авіаційної мережі займають Японія, США, Гонконг та Сінгапур.

Якщо порівнювати середні оцінки за складовими рівня розвитку авіаційної мережі, то показник ефективності авіаційних послуг на 12,2% вищий за показник рівня розвитку авіаційного сполучення. Великобританія, Німеччина та Іспанія входять до десятки країн світу з найбільш розвиненим авіаційним сполученням. А Нідерланди, Фінляндія та Данія – до десятки країн з високим рівнем ефективності авіаційних послуг.

До країн з найбільш розвиненим рівнем розвитку водної мережі, що включає оцінки індексу обслуговування лінійним судноплавством та якості портових послуг, належать Нідерланди (3 місце у світі, оцінка 87,4), Бельгія (7 місце у світі, оцінка 77,7). Середня оцінка розвитку водної інфраструктури за ЄС-28 дорівнює 56,2, що є нижчим за рівень розвитку дорожньої мережі на 26,6%, залізничної – на 26,9%, авіаційної – на 17,2%. Серед решти країн ЄС, що мають вищий за середній рівень показник слід зазначити

Данію, Іспанію, Францію, Італію, Польщу, Австрію, Португалію, Швецію та Португалію. Щодо інших країн світу, то лідируючі позиції в рейтингу рівня розвитку авіаційної мережі займають Сінгапур та Гонконг.

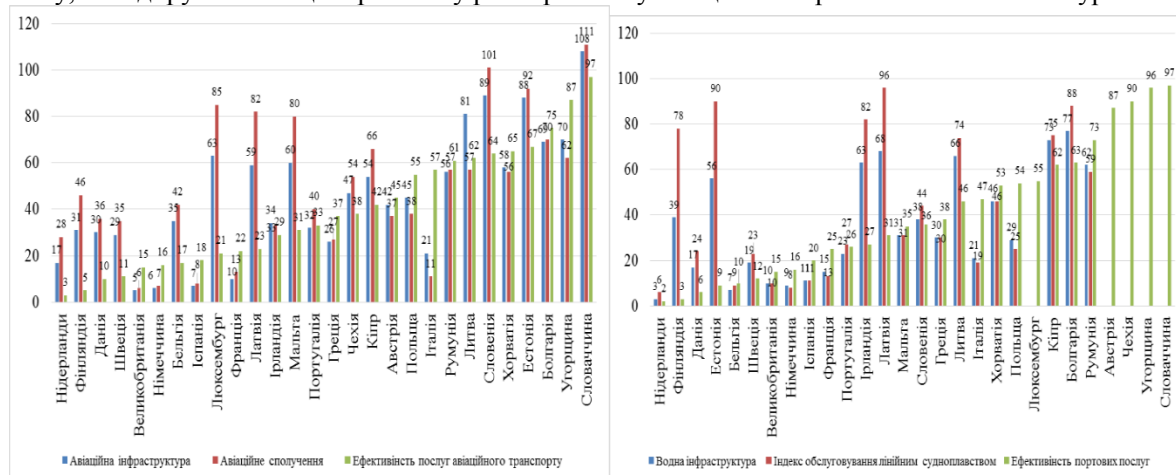


Рис. 3. Рейтинг країн ЄС у світі за рівнем розвитку авіаційної та водної інфраструктури (позиція у рейтингу) [4]

Якщо порівнювати середні оцінки за складовими рівня розвитку водної мережі, то показник ефективності портових послуг на 34,4% вищий за показник рівня розвитку лінійного судноплавства. Нідерланди, Німеччина, Бельгія та Великобританія входять до десятки країн світу з найвищим індексом обслуговування лінійним судноплавством. А Нідерланди, Фінляндія, Данія, Естонія та Бельгія – до десятки країн з високим рівнем ефективності портових послуг.

Іншим рейтингом, що розробляється Світовим банком та враховує індикатори ефективності розвитку транспортної системи є *Індекс ефективності логістики (LPI)*, що дозволяє провести оцінку та співставлення транспортно-логістичних систем країн світу. Він обчислюється за шістьма критеріями: ефективність процесу оформлення митних документів; якість торгової і транспортної інфраструктури; простота організації поставок за конкурентоспроможними цінами; компетентність і якість логістичних систем; можливість відстеження і контролю вантажів; своєчасність доставки вантажів до пункту призначення в межах запланованого або очікуваного терміну. Показник оцінюється за шкалою від 1 до 5, де 5 – найвищий бал. Лідерами рейтингу (за даними 2016 р.) є Німеччина (1 місце), Нідерланди (2 місце) та Швеція (3 місце). Найнижчі оцінки у Болгарії, Румунії, Хорватії та Кіпру.

З метою оцінки розвитку транспорту в аспекті його впливу на економічне зростання країн ЄС було використано інструментарій кореляційно-регресійного аналізу, на основі якого визначено вплив загальних показників розвитку транспорту (вантажообіг та пасажирообіг) на темп зростання ВВП країн ЄС. Таким чином, результативна ознака – темпи зростання ВВП (базисні щодо 2000 р.), факторні ознаки – темп зростання пасажирообігу та темп зростання вантажообігу (базисні до 2000 р.). Результати кореляційно-регресійного аналізу представлені в таблиці 1.

Таблиця 1

Результати кореляційно-регресійного аналізу

Результативна ознака	Факторна ознака	Парна регресія	Коефіцієнт кореляції	Коефіцієнт детермінації
Темп зростання ВВП країн ЄС (Y), %	Темп зростання вантажообігу (X ₁), %	Y=22,6+0,84X ₁	0,58	0,33
	Темп зростання пасажирообігу (X ₂), %	Y=-75,97+1,77X ₂	0,95	0,90

Отже, між зростанням вантажообігу та темпами зростання ВВП простежується помірний прямий зв'язок, на 33% варіація темпів зростання пояснюється відносною зміною обсягів вантажообігу. При зростанні вантажообігу на 1% ВВП зростає на 0,84%. Між зростанням пасажирообігу та темпами зростання ВВП простежується сильний прямий зв'язок, на 90% варіація темпів зростання пояснюється відносною зміною обсягів пасажирообігу. При зростанні пасажирообігу на 1% ВВП зростає на 1,77%. Таким чином, пасажирські перевезення мають більший вплив на економічне зростання, при цьому зміна динаміки ВВП є більш еластичною відносно від динаміки узагальненого показника саме пасажирських перевезень.

Таким чином, відповідно до існуючих міжнародних рейтингів транспортна система ЄС є достатньо ефективно функціонуючою та високо конкурентоспроможною. Країни ЄС мають рівень розвитку транспортної інфраструктури вищий за середньосвітовий показник відповідно до індексу глобальної конкурентоспроможності. За індексом ефективності логістики транспортна система більшості країн ЄС знаходиться на перших позиціях рейтингу. Транспортна система безумовно є фактором, що впливає на

економічний розвиток, при цьому саме сфера пасажирських перевезень має більшу кореляцію з темпами економічної динаміки.

Література

1. Біла Книга – Транспорт План розвитку єдиного європейського транспортного простору — на шляху до конкурентоспроможної та ресурсоефективної транспортної системи [Електронний ресурс]. – Режим доступу: http://tur.org.ua/sites/default/files/white_book_transport_2050_ukr_0.pdf
2. EU in figures. Statistical pocketbook 2018 [electronic resource]. – URL: https://ec.europa.eu/transport/facts-fundings/statistics/pocketbook-2018_en
3. Interaction infrastructure - a holistic approach to support co-modality for freight Retrieved from [http://www.bth.se/tks/teknovet.nsf/bilagor/diss_I_Gustafsson_071227_pdf/\\$file/diss_I_Gustafsson_071227.pdf](http://www.bth.se/tks/teknovet.nsf/bilagor/diss_I_Gustafsson_071227_pdf/$file/diss_I_Gustafsson_071227.pdf)
4. The Global Competitiveness Report 2018 [electronic resource]. – URL: <https://www.weforum.org/reports/the-global-competitiveness-report-2018>

УДК 658.114.5(477)

Макогон Ю.В.

д. е. н., професор, професор кафедри економіки та міжнародних економічних відносин

ОЦІНКА ПРОЦЕСІВ КОНЦЕНТРАЦІЇ В МЕТАЛУРГІЙНІЙ ГАЛУЗІ УКРАЇНИ

Металургійна промисловість є однією з провідних бюджетоутворюючих галузей української економіки, яка забезпечує значну частину валютних надходжень завдяки розвиненому експортному потенціалу. Україна є нетто-експортером металургійної продукції, так, у структурі експорту металургійної продукції традиційно переважає частка чорних металів, однак модель імпорту є більш диверсифікованою. У споживанні металопродукції на внутрішньому ринку України переважає вітчизняна продукція, при цьому внутрішньому ринку притаманний низький попит на металургійну продукцію, що пояснюється падінням виробництва у галузях економіки, що формують основний попит на металопродукцію. Більшість провідних виробників металопродукції України є експортоорієнтованими, при цьому для підприємств металургійної галузі в цілому спільними є наявність таких проблем, як технічна та технологічна відсталість, незабезпеченість металургійних підприємств сировиною, нерозвиненість внутрішньогалузевої та міжгалузевої кооперації, відсутність системної державної підтримки галузі та недостатність механізмів захисту вітчизняних виробників, руйнування виробничих потужностей внаслідок бойових дій на Донбасі.

Для вивчення проблем металургійної галузі важлива ступень концентрації підприємств. Концентрація підприємств відображає відносну величину і кількість фірм, що діють в галузі. Чим менше число фірм, тим вище рівень концентрації. При однаковому числі фірм на ринку чим менше відрізняються вони один від одного за розміром, тим нижче рівень концентрації. Для визначення рівня концентрації використовується індекс концентрації, який характеризує частку декількох (трьох, п'яти, десяти і т. п.) найбільших фірм у загальному обсязі ринку в відсотках. Цей показник визначається як сума ринкових часток найбільших фірм, діючих на ринку і дозволяє оцінити концентрацію виробництва на підприємстві:

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

Де Y_i -ринкова частка i -тої фірми;

k -число фірм, для яких вираховується цей показник.

В табл. 1 представлено результати оцінки концентрації металургійного ринку на

Таблиця 1

Структура металургійного ринку України

Підприємство	Обсяг реалізації за 2017р, млн. грн	Ринкова частка (Y_i), %
ПАТ «АрселорМіттал Кривий Ріг»	59839,13	25,81
ПАТ «Металургійний комбінат «Азовсталь»	48246,79	20,81
ПАТ «Запорізький металургійний комбінат «Запоріжсталь»	28498,11	12,29
ПАТ «Електрометалургійний завод «Дніпроспецсталь» ім. Кузьміна»	8151,19	3,52
ПАТ «Маріупольський металургійний комбінат ім. Ілліча»	77606,53	3,28
ПАТ «Дніпровський металургійний комбінат ім. Дзержинського»	3983,43	1,72
ПАТ «Єнакієвський металургійний завод»	3287,18	1,42

$CR_7 = 68,83\%$, тобто, галузь є помірноконцентрованою.