

## РОЗДІЛ 2. ЕКОНОМІКА ТА УПРАВЛІННЯ НАЦІОНАЛЬНИМ ГОСПОДАРСТВОМ

### ТРАНСПОРТНИЙ РИНОК ЯК ФУНКЦІОНАЛ ЕКОНОМІКИ ДЕРЖАВИ TRANSPORT MARKET AS THE FUNCTIONAL STATE OF THE ECONOMY OF THE STATE

УДК 339.9:629

Пішенін І.К.

к. е. н., заступник начальника  
Інспекція з питань підготовки  
та дипломування моряків

*У статті розглянуто транспортний ринок як функціонал економіки держави і прикладні аспекти системної оцінки транспортних послуг, їх складність і різноманітність. Наведено порівняльну класифікацію транспортного ринку. Окреслено основні параметри, що визначають попит на транспортні перевезення.*

**Ключові слова:** транспортний ринок, економіка, інновації, стандарти якості, структура, моніторинг.

*В статье рассмотрены транспортный рынок как функционал экономики государства и прикладные аспекты системной оценки транспортных услуг, их сложность и разнообразие. Приведена сравни-*

*тельная классификация транспортного рынка. Очерчены основные параметры, определяющие спрос на транспортные перевозки.*

**Ключевые слова:** транспортный рынок, экономика, инновации, стандарты качества, структура, мониторинг.

*The article deals with the transport market as a functional state economy and applied aspects of system evaluation transport services, their complexity and diversity. The comparative classification of the transport market is given. The main parameters defining the demand for transportation are outlined.*

**Key words:** transport market, economy, innovations, quality standards, structure, monitoring.

**Постановка проблеми.** Сучасні тенденції розвитку економіки визначаються постійним розвитком глобалізаційних процесів. Глобалізація поширюється на транскордонні перевезення, які є основою товарообігу. Сьогодні транспортна галузь має виключно велике значення для розвитку економіки держави. Транспорт – це ключовий інфраструктурний компонент зовнішньої торгівлі та велика і зростаюча стаття торгівлі послугами, яка забезпечує 27% всього українського зовнішньоторговельного обігу у сфері послуг. У дослідженнях українських спеціалістів з'ясовуються сутність, закономірності та рушійні сили провідних галузей економіки, що перш за все стосується транспортної галузі. Дослідження транспорту як синергічного виду економічної діяльності робить необхідним розгляд цього питання з практичної точки зору.

**Аналіз останніх досліджень і публікацій.** Питанням транспортних перевезень приділяють увагу багато вчених-економістів, зокрема Р.О. Заблоцька, О.О. Донченко, К.І. Плужников, Г.О. Анцелевич, В.О. Голубєва, Т.В. Злуніцина.

**Постановка завдання.** Метою статті є дослідження транспортного ринку як функціоналу економіки держави, а також прикладних аспектів системної оцінки транспортних послуг.

**Виклад основного матеріалу дослідження.** Сучасний стан вітчизняної економіки характеризується активним переходом в постіндустріальну епоху, в якій подальший розвиток визначається науково-технічним прогресом, інноваціями, інформатизацією. Виробництво товарів доповнюється

системою їх просування на ринку, стимулювання збуту і доведення до кінцевого споживача. Діяльність господарюючих суб'єктів орієнтується переважно на галузь комерції (торгівлі та сервісу), обсяги виробництва якої останніми роками помітно зросли.

У сучасній літературі, присвяченій практиці організації економічної діяльності, поняття «постіндустріальна економіка» втрачає своє значення. Сьогодні на зміну цього терміна приходять більш конкретні категорії, що відображають сутність змін, що відбуваються [1, с. 111]:

– «економіка знань», оскільки знання визнаються економічним ресурсом, порівнянним за значимістю з класичними факторами виробництва, такими як праця, земля, капітал;

– «сервісна економіка», оскільки результатом праці в постіндустріальному суспільстві є здебільшого нематеріальні продукти, тобто послуги;

– «інноваційна економіка», оскільки саме інноваційна економіка забезпечує світові економічні переваги;

– «інформаційна економіка», оскільки інформація є субститутом багатьох товарів, не пов'язаних з кінцевим споживанням.

Це свідчить про те, що у сучасних постіндустріальних суспільствах сформувався саморегулюючий механізм, що дає змогу здійснювати господарський розвиток за допомогою максимізації особистого споживання. Транспортне обслуговування виступає в ролі одного з економічних індикаторів, адже обсяги перевезень змінюються пропорційно темпам зростання виробництва.

Транспорт постає каталізатором розвитку економіки загалом, оскільки освоєння нових територій та ринків із сучасною транспортно-логістичною інфраструктурою дає змогу ефективно обслуговувати всі зростаючі потреби виробництва в перевезеннях. Транспортний сектор, який мав раніше яскраво виражену галузеву відособленість, нині постає як комплексний функціонал сервісної економіки, виступаючи одним з найважливіших чинників забезпечення ефективності руху товару. В умовах глобалізації світової економіки на перше місце виходить проблема побудови інтегрованої транспортної системи доставки продукції від виробника до споживача. Транспортування в сучасних умовах служить тому, щоб компенсувати просторово-часовий розрив між процесами генерації і споживання товарно-матеріальних цінностей в ланцюгах поставок, а транспорт є сполучною ланкою між базисними операційними процесами, такими як постачання, виробництво, збут. У цьому полягає ключова функція транспорту. Транспортування пов'язує між собою сфери виробництва, обігу та споживання.

Транспортування є структурною складовою економічної діяльності, яку укрупнено можна описати у вигляді лінійно-замкнутої послідовності (з елементами циклічності) основних операційних активностей, що визначають логіку руху товару від джерела первинної генерації матеріальних ресурсів до місця кінцевого споживання [2, с. 213].

Економічні складові цієї моделі можна представити таким чином:

- видобуток – сукупність підприємств, що виробляють сировину і матеріали, що мають природне або хімічне походження;

- первинна обробка – сукупність підприємств, що забезпечують обробку сировини з метою отримання матеріальних ресурсів виробничого призначення;

- виробництво – сукупність підприємств, що випускають готову продукцію проміжного та кінцевого споживання;

- торгівля – сукупність підприємств оптової та роздрібно торгівлі (бази, торгові мережі, посередники тощо), які доводять готову продукцію до проміжного та кінцевого споживача.

Досліджуючи структуру попиту та пропозиції на вітчизняному транспортному ринку, можемо зробити висновок про те, що нині найбільша питома вага транспортного обслуговування припадає на виробництво, оптову та роздрібну торгівлю. Транспортна інфраструктура забезпечує потреби всіх сфер виробництва, обігу та споживання.

Необхідно визначити, що транспортно-розподільна система функціонує на основі:

- сучасних транспортних технологій, що організують рух товарів;

- взаємодії різних видів транспорту;

- безперервності та єдності транспортно-технологічних процесів;

- збільшення швидкості перевезення та виконання вимог щодо збереження вантажів;

- застосування оперативної технології «точно у визначений термін» (доставка відповідно до вимог) та «від дверей до дверей» (контроль доставки вантажів по всьому ланцюгу поставок від відправника до одержувача);

- використання термінальної технології здійснення транспортно-розподільчих процесів; в цьому випадку транспортування і доставка вантажів споживачам реалізуються в рамках мережі вантажорозподільчих терміналів, в яких виконуються накопичення вантажів, їх переробка, а також сервісне обслуговування матеріальних потоків і доставка товарів кінцевим споживачам.

Транспортування (перевезення) є одним з найважливіших процесів в ланцюгах поставок, і входить у структуру сервісного обслуговування поряд з передпродажною підготовкою, установкою, настроюванням, технічним обслуговуванням та можливим гарантійним ремонтом. Суттєве значення транспорту в економіці обумовлюється ще й тим, що нині 35% витрат складають витрати на транспортування та обробку вантажних потоків в ланцюгах поставок [3, с. 331].

Тобто транспортні послуги є вагомою частиною доданої вартості кінцевого продукту. Це означає, що транспортна діяльність не тільки реалізує необхідний, технологічно обумовлений аспект у системі логістичного обслуговування, але й стає дуже привабливою з комерційної точки зору для суб'єктів економічної діяльності. Монополізація транспортного ринку під час обслуговування будь-якого сегменту економіки (промисловості, торгівлі, сільського господарства) робить його надприбутковим. В умовах постійного зростання вітчизняного та світового товарообміну роль транспорту виявляється все більш очевидною, адже зростає дальність перевезень, збільшуються пропускні спроможності терміналів, підвищуються вимоги до якості та оперативності транспортного сервісу.

У цьому сенсі досить інформативним є досвід організації діяльності великих транспортних вузлів. Системна інтеграція транспортних активностей (дій господарюючих транспортних суб'єктів) у формі транспортних послуг надається в інтересах оптимізації вантажопотоків. Під час реалізації принципів системи транспортного забезпечення повинні дотримуватись правила (доставка певного вантажу у вказане місце й означений час в необхідній кількості та належної якості конкретному вантажоодержувачу з оптимальними транспортними витратами). Змістовні особливості транспортного забезпечення виявляються спочатку в характері керованого транспортного

потіку, конкретно – його матеріальної складової. На вантажному транспорті матеріальний потік формується двома різновидами об'єктів, одним з яких є вантажна одиниця, а іншим – транспортний засіб, а розділяється, відповідно, на вантажний потік (потік товарно-матеріальних цінностей) і транспортний потік (потік транспортних засобів). Зазначена диференціація висуває вимогу системної організації транспортних перевезень. Заснована на реалізації принципів оптимальності, надійності, ефективності роботи транспорту системна організація транспортних перевезень повинна орієнтуватись на скорочення транспортних запасів в економіці, або запасів в дорозі; сутність запасів товарно-матеріальних цінностей, що знаходяться в процесі транспортування від постачальників до споживачів; скорочення не завантажених транспортних потоків. Цим в дослідженні доводиться, що диференціація матеріального потоку на вантажний і транспортний потоки обумовлює поділ транспортних перевезень на сервісну та матеріальну складові.

Такий розподіл транспортних перевезень має глибокі економічні підстави, оскільки пов'язаний з вирішенням проблеми завантаження транспортних засобів (діагностуванням, моніторингом стану, регулюванням напруженості), зокрема в її граничному стані (проблеми «порожнього пробігу» на транспорті).

Суб'єкти галузевих ринків виступають як споживачі транспортних послуг, а суб'єкти транспортного ринку – як постачальники. Слід зазначити, що у зв'язку з розвитком транспортних перевезень значно розширився асортимент транспортних послуг, складність і різноманітність яких дають змогу внести доповнення у класифікацію послуг транспортного ринку.

1) Технологічні послуги складають базис традиційного транспортного обслуговування та формують матеріальні потоки транспортних систем. До них відносяться транспортування, вантажно-розвантажувальні роботи, термінально-складське обслуговування вантажів, приймально-здавальні операції. Надання цього сервісу має масовий характер (його надають понад 80% компаній), оскільки він є найбільш затребуваним споживачами на транспортному ринку.

2) Інформаційно-довідкові послуги утворюють поле супроводу матеріальних потоків і представлені транспортним документообігом в паперовому та електронному вигляді, системами зв'язку, відстеження знаходження вантажів і транспортних засобів, обміну даними, консалтинговим сервісом по адміністративно-правовим, юридичним, економічним питанням.

3) Комерційні послуги забезпечують формування фінансових потоків під час розрахунків між суб'єктами транспортного ринку у зв'язку

з рекламною діяльністю, страхуванням, лізингом, орендою, продажем транспортного устаткування, виконанням торгово-посередницьких операцій.

4) Сервісні послуги забезпечують технічне обслуговування, ремонт і охорону рухомого складу, організацію харчування і відпочинку персоналу транспортних компаній, візову підтримку під час міжнародних перевезень, надання медичної допомоги, постачання транспортних засобів паливом, витратними матеріалами та запасними частинами.

5) Організаційні послуги формують нині основу транспортного обслуговування, оскільки дають змогу мінімізувати транспортну складову логістичних витрат за рахунок вибору оптимальних параметрів завантаження рухомого складу, маршрутизації транспортних потоків, визначення найбільш раціональних способів доставки вантажу одержувачу.

Відповідно до цієї класифікації аналіз процесу надання послуг транспортного ринку доцільно проводити в двох основних площинах:

- за обсягом, тобто кількістю виконаної транспортної роботи; як правило, в цьому разі слід розглядати показники обсягу перевезених вантажів і вантажообіг в розрізі видів вантажів і транспортних засобів, напрямків, маршрутів, регіонів перевезень;

- за структурою попиту, тобто особливостями потреб вантажовласників на ринку.

При цьому доцільно враховувати:

- факт надання послуг (сталість або обмеженість, а також наявність потенційних можливостей забезпечення транспортних перевезень);

- стабільність попиту (стабільно чи епізодично надаються транспортні послуги);

- характер попиту (розмежування всіх послуг, що надаються за принципом масовості з виділенням сектору індивідуальних потреб).

До параметрів, що визначають попит на послуги транспортного ринку будь-якого регіону, відносяться:

- інфраструктурна розвиненість регіону дослідження;

- галузева спеціалізація підприємств регіону;

- комплексна узгоджена технологія вантажоперевезень.

Сукупність послуг транспортного ринку утворює платформу сервісного обслуговування вантажовласників.

Таким чином, можна зробити висновок, що пріоритетними напрямками розвитку локального та глобального транспортного ринку слід вважати розширення спектру транспортних послуг за дотримання високих стандартів їх якості.

Нині остаточно сформувалась глобальна транспортна система. Транспортний ринок України тісно взаємопов'язаний з глобальним транспорт-

ним ринком і є його невід'ємною складовою частиною. Розвиток транспортного ринку останніми роками набуває яскраво вираженого динамічного характеру, про що свідчить збільшення частки управлінського менеджменту в системі доставки вантажів. Тому для чистоти аналітичних порівнянь і розмежування функціоналу транспортного ринку та ринку транспортних послуг має сенс провести таке угруповання:

– традиційні транспортні послуги (вантажоперевезення, експедирування, технологічні та сервісні послуги);

– управлінська логістика (управління ланцюгами поставок, комерційні, інформаційно-довідкові, організаційні послуги).

### **Висновки з проведеного дослідження.**

Створення транспортного ринку та регулювання ним є складним багатостороннім процесом. Розвиток економіки держави забезпечують провідні галузі, такі як транспортна сфера. Ефективна організація транспортних перевезень відіграє визначальну роль, сприяючи розвитку транспортних послуг.

### **БІБЛІОГРАФІЧНИЙ СПИСОК:**

1. Заблоцька Р.О. Світовий ринок послуг: підручник. Київ: Знання України, 2003. 279 с.
2. Плужников К.И., Чунтомова Ю.А. Транспортное экспедирувание. Москва: Транслит, 2006. 528 с.
3. Мартянова О.І., Злуніцина Т.В. Євроінтеграція України та єдиний економічний простір: суперечності чи нові можливості. Стратегія розвитку України. 2004. № 4. С. 329–335.

### **REFERENCES:**

1. Zablotska R.O. (2003) Svitovyi rynek posluh: pidruchnyk / R.O. Zablotska. [World market of services: textbook / R.O. Zablotsky]. Kyiv: Znannia Ukrainy. 279 s. (in Ukrainian).
2. Pluzhnikov K.I., Chuntomova Yu.A. (2006) Transportnoe ekspedirovanie. [Transportnoe ekspedirovanie]. M.: Translit. 528 s. (in Russian).
3. Martianov O.I., Zlunitsyna T.V. (2004) Yevrointehratsiia Ukrainy ta yedynyi ekonomichnyi prostir: superechnosti chy novi mozhlyvosti // Stratehiia rozvytku Ukrainy. [European integration of Ukraine and a single economic space: contradictions or new opportunities // Strategy of development of Ukraine]. – № 4. – S. 329–335 (in Ukrainian).

**Pishenin I.K.**

PhD in Economics

Deputy Chief of Inspection

on Training and Certification of Seafarers

## **TRANSPORT MARKET AS THE FUNCTIONAL STATE OF THE ECONOMY OF THE STATE**

Modern trends in the development of the economy are determined by the constant development of globalization processes. Globalization extends to cross-border transportation, which is the basis of trade turnover.

The purpose of this article is to study the transport market as a functional state economy, as well as applied aspects of the system assessment of transport services.

The current state of the national economy is characterized by an active transition to the post-industrial era, in which further development is determined by scientific and technological progress, innovation, and information. The production of goods is supplemented by a system of their promotion on the market, promotion of sales and bringing to the end user. Activity of economic entities is oriented mainly on the area of commerce (trade and service), the volume of production of which in recent years has increased significantly.

In the conditions of globalization of the world economy the first place is the problem of building an integrated transport system for delivering products from manufacturer to consumer. Transportation in modern conditions serves to compensate for the spatial and temporal gap between the processes of generation and consumption of inventories in supply chains, and transport is a connecting link between the basic operational processes – supply, production, and sales. This is the key function of transport. Transportation links the spheres of production, circulation and consumption.

Investigating the structure of demand and supply in the domestic transport market, we can conclude that currently the largest share of transport services falls into production, wholesale and retail trade. The transport infrastructure provides the needs of all areas of production, circulation and consumption.

Transportation (transportation) is one of the most important processes in the supply chain and is part of the service structure along with pre-sale preparation, installation, configuration, maintenance and possible warranty repair. That is, transport services are a significant part of the added value of the final product. This means that transport activity implements not only the necessary technological aspect in the logistics service but also becomes very attractive, from a commercial point of view, for economic entities. Thus, we can conclude that the priority directions of development of the local and global transport market should be considered expansion of the spectrum of transport services, while adhering to high standards to their quality.