

## СЕКЦІЯ 4 ЕКОНОМІКА ТА УПРАВЛІННЯ ПІДПРИЄМСТВАМИ

УДК 338.47

**Бабаченко Л.В.***кандидат економічних наук,  
доцент кафедри маркетингу, PR-технологій та логістики  
Чернігівського національного технологічного університету*

### ЛОГІСТИЧНА СКЛАДОВА ЕФЕКТИВНОСТІ МАРКЕТИНГУ В ТОВАРНІЙ ІННОВАЦІЙНІЙ ПОЛІТИЦІ

У статті розглянуто основні властивості транспортних послуг та визначено, що попит на послуги визначається кон'юктурою ринку й обумовлює специфічні особливості процесів виробництва та реалізації послуг. Зазначено основні положення, які визначають специфіку виробництва і споживання транспортних послуг. Уточнено характеристику транспортної послуги, враховуючи те, що однією із основних у переліку споживчих властивостей даної послуги споживач називає вимогу ціна-якість.

**Ключові слова:** логістика, маркетинг, транспортні послуги, асортимент, товарна інноваційна політика.

### **Babachenko L.V. LOGISTICAL COMPONENT MARKETING EFFICIENCY IN PRODUCT INNOVATION**

В статье рассмотрены основные свойства транспортных услуг и определено, что спрос на услуги во многом определяется конъюнктурой рынка и обуславливает специфические особенности процессов производства и реализации услуг. Указаны основные положения, которые определяют специфику производства и потребления транспортных услуг. Уточнена характеристика транспортной услуги, учитывая, что одним из основных в перечне потребительских свойств данной услуги потребитель называет требование цена-качество.

**Ключевые слова:** логистика, маркетинг, транспортные услуги, ассортимент, товарная инновационная политика.

### **Babachenko L.V. LOGISTICS COMPONENT MARKETING EFFICIENCY IN PRODUCT INNOVATION**

In the article the basic properties of transport services and determined that demand for services is largely determined by market conditions and determines the specific characteristics of production processes and implementation services. Outlines the regulations that determine the specificity of production and consumption of transport services. Specifies the characteristics of the transport services given that one of the main consumer properties in the list of the service consumer calls the demand for money.

**Keywords:** logistics, marketing, transportation, portfolio, product innovation policy.

**Постановка проблеми.** Перехід до ринкової економіки, поява нових форм власності, відмова від жорсткого централізованого планування викликали необхідність пошуку нових рішень і підходів до управління економічними процесами. Виникнення ринкових відносин між суб'єктами транспортної галузі сприяло швидкому входженню в ділову і наукову лексику поняття «ринок транспортних послуг». Якщо в поняттях «транспорт», «транспортна галузь», «транспортна система» перевага надавалася технічним, технологічним, експлуатаційним факторам організації, то введення поняття «ринок» поставило на перший план економічні чинники організації галузевого управління. При цьому в спеціальній літературі визначення поняття «ринок транспортних послуг» (далі – РТП) досі зустрічається вкрай рідко. В умовах конкурентної боротьби рівень попиту на транспортні послуги визначається якістю сервісу, оскільки його підвищення дає змогу збільшити ефективність виробництва. Транспортні послуги, як і багато інших, повинні бути реалізовані так, щоб з мінімальними витратами були задоволені всі вимоги замовника. Саме тому, визначаючи за мету забезпечення надання якісних транспортних послуг з мінімальними витратами, потрібно здійснювати ефективне формування асортименту транспортних послуг, враховуючи зростаючі потреби споживачів у сучасних ринкових умовах.

**Аналіз останніх досліджень і публікацій.** Аналіз зарубіжної економічної літератури свідчить, що про-

блемам, які виникають при наданні транспортних послуг, та вивченню тенденцій формування асортименту транспортних послуг приділялася увага вченими В.Н. Лівшиць, Н.П. Носовим, які розглядають ринок транспортних послуг «в якості інструменту або засобів досягнення мети: найбільш раціонального розподілу транспортних ресурсів єдиної транспортної системи» [8, с. 64]. Питання підвищення якості транспортних послуг досліджують у своїх працях такі українські вчені: І.М. Вакарчук, В.С. Вініченко, І.Г. Лебідь, М.В. Ляхов, В.С. Маруніч, О.І. Мельниченко, Н.Ю. Ткаченко. Ринок транспортних послуг Е.А. Жуков розуміє як «складну багатфакторну динамічну систему особливих економічних відносин обміну» [4, с. 37]. В.І. Бутов, В.Н. Гурмак констатують факт створення ринку транспортних послуг і визначають його як складну економічну систему [3, с. 26]. В.А. Персіанов висловлює думку, що РТП являє собою сукупність реальних і потенційних покупців і продавців, форму контактів між ними з приводу обміну специфічним продуктом – транспортними послугами.

**Виділення не вирішених раніше частин загальної проблеми.** Розглядаючи різноманітність наведених тлумачень можна зробити висновок, що «ринок транспортних послуг» у загальному вигляді розуміється як комплекс ринкових відносин, які складаються в транспортній галузі. Однак подібне розуміння сутності ринку транспортних послуг нині потребує уточнення. Поняття «транспортна галузь», «транспортна

система» міцно зайняли своє місце в спеціальній термінології і охоплюють практично всі аспекти відносин між суб'єктами, елементами, учасниками ринку, але наразі необхідно розглянути, які саме відносини включають у поняття ринку транспортних послуг, оскільки разом з попитом та технологічною і інноваційною революцією галузевого виробництва відбувається активне розширення асортименту ринку транспортних послуг.

**Мета статті.** Головною метою роботи є аналіз закономірностей і особливостей українського ринку транспортних послуг, визначення його тенденцій, проблем формування асортименту та визначення пріоритетних напрямів розвитку.

**Виклад основного матеріалу.** Логістика є одним із ключових напрямів розвитку сучасної економіки, оскільки центр формування витрат перемістився зі сфери виробництва у сферу обігу товарної продукції. У кінцевій ціні вітчизняної продукції транспортна складова приблизно вдвічі перевищує рівень, характерний для розвинених країн. Логістика спрямована на усунення цього негативного для економіки фактора, який істотно знижує конкурентоспроможність вітчизняних товаровиробників. Пріоритетною ознакою національної транспортної політики є становлення національного ринку транспортних послуг. Транспортні послуги потрібно розглядати як сукупність послуг, пов'язаних з фізичним переміщенням у просторі пасажирів, багажу та вантажів. Розглянемо поняття ринку транспортних послуг (РТП), спираючись на розуміння сутності транспортних послуг. Традиційно товар розглядається як матеріальний продукт, який призначений для обміну і задоволення деяких потреб і бажань людини чи організації, послуга – як процес задоволення деяких потреб і бажань за допомогою вчинення та надання чого-небудь нематеріального, будь-яких дій або видів робіт, або як нематеріальний товар. Відомо, що при наданні послуг споживча вартість споживається як така, без перетворення форми діяльності у форму речі, що не змінює характеру обміну споживчих вартостей [5, с. 126].

Транспортні послуги, зберігаючи загальні властивості послуг, приймають специфічний вид відносин обміну з урахуванням особливостей діяльності з переміщення у просторі та часі вантажів і пасажирів, виконанню операцій з їх підготовки до переміщення та здачі одержувачу.

Асортимент транспортних послуг надзвичайно широкий і зростає разом із попитом та технологічною та інноваційною революцією галузевого виробництва. Однак попит на послуги багат в чому визначається властивостями послуги, кон'юнктурою ринку й обумовлює специфічні особливості процесів виробництва та реалізації послуг.

З точки зору логістики товарний ринок – це система, що забезпечує фізичне переміщення товарів каналами товароруку і фінансові та інформаційні потоки, які забезпечують дані процеси. Логістика широко застосовується до управління матеріальними, фінансовими та інформаційними потоками для інтеграції окремих агентів товарних ринків в єдину систему, здатну швидко і ефективно транспортувати необхідний товар споживачеві і забезпечити фінансові платежі. Концентруючись на матеріально-технічному аспекті товароруку, логістика не розглядає узгодження різних економічних інтересів агентів ринку, вкрай важливого для забезпечення єдності ринків.

Розвиток концепції просторового розподілу товарних потоків у 80-90 рр. відбувалося у трьох основних напрямках [1, с. 23]:

- торгово-розподільна система регіону в умовах зростання конкуренції;
- регіональне програмування розподільної системи;
- структура каналів розподілу і розробка вертикальних, горизонтальних і багатоканальних торгово-розподільчих систем.

Процес товароруку на товарному ринку являє собою комплекс заходів, що забезпечують фізичний розподіл товарної маси в ринковому просторі, який включає в себе кілька етапів:

- вибір місця зберігання запасів готової продукції;
- визначення системи переміщення вантажів (товарів) від цехів підприємств до місць упаковки (розфасовки) і на склади;
- впровадження автоматизованої системи управління запасами, особливо на складах, де зберігаються масова продукція та запасні частини до машин і устаткування;
- вибір і впровадження автоматизованої системи обробки замовлень;
- вибір способів і маршрутів транспортування товарів до місць продажу;
- вибір і організація місць продажу товарів;
- усі процедури, пов'язані з передпродажним сервісом, включаючи упаковку, налагодження і пуск, насамперед машин, устаткування, складної побутової техніки та інших машинобудівних товарів культурно-побутового призначення.

Специфіку виробництва і споживання транспортних послуг коротко можна сформулювати в таких положеннях.

По-перше, праця працівників транспортних підприємств є продуктивною, при цьому його результати не втілені в речовій формі, як у випадку матеріальних товарів. Корисний ефект від послуги є споживною вартістю транспортної продукції.

По-друге, транспортна послуга (далі – ТП) і процес виробництва не існують окремо, збігаючись у часі і просторі, тому ТП не можна зберігати, складувати, накопичувати.

По-третє, при виробництві ТП не використовується сировина, а у витратах на виробництво ТП велика частка живої праці (заробітної плати), допущений «недолік» неможливо виправити.

По-четверте, виробництво транспортних послуг дуже залежить від зовнішнього середовища. Процеси, в яких залучений транспорт, динамічні і мінливі. Повнота, цілісність, своєчасність, економічність, безпека доставки вантажу залежать не тільки від якості планування доставки, кваліфікації персоналу, організації роботи, але більшою мірою – від реальних умов експлуатації, дорожньої ситуації, клімату, географії маршруту, політичної та соціальної ситуації на територіях, через які доставляється вантаж.

Більш глибоко специфіка виробництва і продажів транспортних послуг проявляється при деталізації вимог клієнтури і самих виробників послуг у моменти обговорення і укладання угод і відображається в цінах на ТП. Різниця позицій клієнта і виробника послуги при деталізації умов виконання конкретного договору визначає необхідність виділення двох груп у структурі властивостей транспортної послуги: споживчих і економічних [7, с. 173].

Споживчі властивості визначають позицію і вимоги споживачів до транспортних послуг. Вони можуть бути представлені на поточний момент часу як комплекс реальних вимог і очікувань клієнта, що пред'являються до транспортування товарів, рівню розвитку і використання сучасних технологій.

Економічні властивості відображають можливості виробника послуг по задоволенню вимог споживачів.

Наприклад, однією із основних у переліку споживчих властивостей транспортної послуги клієнт називає вимогу ціна-якість, яка для транспортної послуги уточнюється через характеристики: своєчасність, повнота, цілісність, безпека доставки вантажу клієнту. Для виробника транспортної послуги забезпечення терміновості, повноти, схоронності, безпеки тощо кількісно виражається в рівні витрат. Отже, приймаючи рішення про співвідношення ціна-якість, виробник порівнює можливості і витрати. Якщо співвідношення дає змогу виконати заданий клієнтом рівень якості, клієнт і виробник у такій ситуації максимально задоволені, а сама ситуація може бути визнана продуктивною для розвитку ринку в цілому і підтримання сприятливої кон'юнктури [6, с. 62]. Так як окрім чистого економічного результату від виробництва і продажу послуг виробник отримує результат у вигляді зміцнення іміджу фірми, підвищення довіри громадськості та клієнтури, то з деяким запізненням це визначає зростання ціни на ТП і зміну становища підприємства-виробника послуг на ринку.

Приділення уваги специфічному виду товару – транспортним послугам і виділення цього виду послуг із загального асортименту, що відрізняється за технологією виробництва, продажем, що мають яскраво виражену індивідуальність, формують сутність поняття «ринку транспортних послуг».

Логістика регіональних потоків має бути спрямована на ефективне використання матеріальних, фінансових, трудових та інформаційних ресурсів, скорочення обсягів нерациональних, зустрічних і дублюючих потоків і, в кінцевому рахунку, повинна сприяти більш успішному вирішенню актуальних соціальних та економічних проблем регіону. Нині склалися всі умови для організаційного оформлення логістичних систем регіону. На регіональному рівні доцільне створення державних логістичних структур з координації товароруку. Основними функціями цих структур мають бути:

- прогнозування розвитку товаропровідних систем на регіональному рівні та координація заходів щодо створення макрологістичних систем;
- мотивація та ініціювання впровадження новітніх технологій в області логістики регіону;
- підтримка суб'єктів логістики, безпосередня участь у процесі регіональних інформаційних систем, інтегрованих у міжрегіональні, міждержавні системи баз даних;
- нормотворча діяльність в галузі регулювання руху товарів;
- розробка методичних вказівок і рекомендацій щодо оптимізації регіональних транспортних потоків, а також щодо застосування та використання раціональних схем організації товаропотоків;
- мотивація раціоналізації параметрів регіональних транспортних потоків через систему гнучких тарифів за перевезення;
- формування інвестиційної та інноваційної політики в області регіональної логістики;
- територіально-галузева координація діяльності торгово-посередницьких підприємств і організацій, транспортно-складських терміналів та інших суб'єктів регіональної логістики;
- фінансування пріоритетних з погляду регіону науково-дослідних проектів у сфері логістики;
- організація спільно з навчальними закладами та центрами процесу підготовки та перепідготовки кадрів для регіональних структур логістики [4, с. 51].

Розвиток як етап і процес майбутнього для РТП має принципово важливе значення, так як характеризує зміну якісних станів ринку, спирається на аналіз тенденцій, особливостей, закономірностей і систему прогнозів. Як етап розвитку характеризується нестабільністю умов і зміною форм ринку транспортних послуг. Як процес являє собою накопичення потенціалу більш високої якості ринкових відносин і має деяку циклічність. Облік цих моментів дає змогу правильно визначити напрями і пріоритети розвитку, мобілізувати і максимально використовувати можливості і ресурси не тільки організації, але й самоорганізації, прораховуючи ефекти, наслідки та результати прийнятих рішень.

Донині нові форми і методи логістичного обслуговування виробництва отримують розвиток в окремих районах країни і широко освоєні в низці зарубіжних країн. При функціонуванні на ринках товарів виробничого призначення нових логістичних посередників досягаються такі цілі:

- підвищення рівня рентабельності та конкурентоспроможності, відносно скорочення витрат товароруку, диверсифікація виконуваних функцій;
- зниження рівня комерційних витрат у підприємств, що обслуговуються посередниками;
- прискорення оборотності запасів продукції, підвищення ефективності використання складських потужностей і підйомно-транспортних механізмів, забезпечення режиму економії у транспортно-складському процесі.

Регіональні органи виконавчої влади можуть сприяти впровадженню на підприємствах оптової торгівлі таких видів логістичних послуг:

- консалтингових – з організації господарських зв'язків, транспортно-складських процесів, раціональної організації транспортно-економічних зв'язків, регулювання виробничих і товарних запасів;
- інформаційних – по новим методам і технологіям відносин на товарному ринку, за його кон'юнктури, питанням розвитку транспортно-складського господарства;
- транспортно-експедиційних – при забезпеченні виробничих потреб виготовлювачів і споживачів продукції;
- складських – промисловим підприємствам (приймання, зберігання, відправлення продукції, організація та модернізація складського господарства).

Використання результатів новітніх досліджень і відкриттів у галузі самоорганізації стає необхідним для прогнозування та управління розвитком і самоорганізацією, регулювання таких великих і складних систем, як ринок транспортних послуг. При цьому менш дослідженими в прикладній науці є проблеми діагностики, аналізу стану і мінливості поведінки ринку транспортних послуг у регіоні, тенденцій та особливостей його функціонування та розвитку, проблеми переходу низької якості системи ринку в якісну, проблеми формалізації розвитку у вигляді побудови більш точних прогнозів поведінки ринку і його потенціалу.

Визначення ринку транспортних послуг у регіоні як економічної системи вимагає більш глибокого аналізу, що дає змогу детально представити його сутність, особливості, властивості, будову, поведінку і розвиток для цілей подальшого використання отриманих результатів при управлінні поведінкою такої системи. У загальному вигляді процедури аналізу і проектування структур та механізмів функціонування виробничих та економічних систем містять наступні етапи [2, с. 37]: ідентифікація та аналіз

ланцюгів системи, визначення завдань, діагностика її стану; формування організаційної структури системи, що забезпечує досягнення поставлених цілей; створення механізму реалізації поставлених завдань; побудова алгоритмів корекції розвитку.

Ринок транспортних послуг регіону крім своєї основної внутрішньої функції – забезпечення потреб регіональної економіки в перевезеннях вантажів і пасажирів – є носієм загальносистемної функції, засобом здійснення економічних торговельних зв'язків міжнародних та міжрегіональних, в масштабах території держави [4, с. 27].

Динамічне формування ринкових засад господарства в країні, об'єктивна інтеграція економік окремих регіонів в загальнодержавний і світовий економічний простір визначають пріоритет розвитку ринку транспортних послуг у цілому і РТП найбільш значущих територій. Регіональні ринки транспортних послуг можуть стати каталізатором динаміки економічного розвитку певної території та національної економіки, потужним, надійним джерелом фінансування, основою розвитку інших сфер та видів господарської діяльності, тому забезпечують переміщення товарних мас і прискорюють оборот фінансових ресурсів.

Основою для формування ринків транспортних послуг у країні стає необхідність стимулювання процесу створення ринкових відносин всередині регіонів між підприємствами, що мають потребу або беруть участь у переміщенні вантажів і пасажирів в умовах нестійкого законодавства, впливу кон'юнктури ринку, посилення національної та міжнародної конкуренції, динамічного прогресу науки і техніки, недостатню ефективність функціонування економіки регіону. Формування в регіонах РТП відповідає загальній економічній політиці структурних перетворень.

**Висновки і пропозиції.** Метою регулювання РТП у регіоні на етапі функціонування і розвитку має стати створення «цивілізованого ринку транспортних послуг», основними критеріями якого можуть бути: висока якість послуг, кооперація ресурсів та дій учасників ринку, співпраця, а не боротьба між ними, висока інформативність, висока результативність ринку, як системи прискорення економічних процесів в регіоні. Безумовно, цивілізований ринок неможливий без створення високотехнологічної матеріальної основи у вигляді транспортної мережі регіону, парку

транспортних засобів, механізмів та обладнання, а також необхідних для цього інвестицій.

Однак функціонування і розвиток РТП залежать від вирішення проблем: слабкої матеріально-технічної бази та нестачі інвестицій на її модернізацію і розвиток; регулювання, що не враховує вплив самоорганізації на стан і поведінку ринку; неузгодженості правових і законодавчих норм поведінки учасників ринку; впливу транспорту на навколишнє середовище та здоров'я людини; недостатнього забезпечення безпеки транспортної діяльності; ігнорування можливостей використання новітніх наукових відкриттів для дослідження, оцінки й прогнозу поведінки РТП і багатьох інших. Нагромаджені проблеми сприяють ослабленню позицій продавців транспортних послуг та дисгармонійного розвитку ринку.

#### БІБЛІОГРАФІЧНИЙ СПИСОК:

1. Бабаченко Л.В. Транспортний потенціал Чернігівського регіону в умовах транскордонного співробітництва / Л.В. Бабаченко // Економіка та фінанси в умовах глобалізації: досвід, тенденції та перспективи розвитку: І Міжнародна науково-практична конференція (22-24 квітня 2009 р.). – Мокіївка: Мокіївський економіко-гуманітарний інститут, 2009. – С. 22-24.
2. Бабаченко Л.В. Регулювання процесів підвищення ефективності організації транспортного обслуговування населення [Текст] / Л.В. Бабаченко // Молодий вчений. – 2014. – № 9. – С. 36-38.
3. Відоменко О.І. Дослідження еволюції становлення логістики як науки / О.І. Відоменко, Г.В. Коцюченко // Соціум. Наука. Культура.: матеріали восьмої Міжнародної наук.-практ. інтернет-конф., 24-26 січня 2012 р. [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://intkonf.org/kotsyuchenko-gv-kenvidomenko-oi-doslidzhennya-evolyutsiyi-stanovlennya-logistiki-yak-nauki>.
4. Жаліло Я.А. Післякризовий розвиток економіки України / Я.А. Жаліло, Д.С. Покришка, Я.В. Белінська [та ін.]. – К.: НІСД, 2011. – 66 с.
5. Кальченко А.Г. Логістика: підруч. / А.Г. Кальченко. – К.: КНЕУ, 2003. – 284 с.
6. Климова І.Г. Розвиток логістичного управління на промислових підприємствах // Економіка і держава. – 2006. – № 9. – С. 49-51.
7. Перебийніс В.І. Транспортно-логістичні системи підприємств: формування та функціонування: монографія / В.І. Перебийніс, О.В. Перебийніс. – Полтава: РВВ ПУСКУ, 2005. – 207 с.
8. Тренев Н.Н. Транспортное предприятие и его структура: учеб. пособие для вузов / Н.Н. Тренев. – М.: ПРИОР, 2000. – 288 с.