

Наталія В. Якименко  
**СОЦІАЛЬНО-ЕКОНОМІЧНИЙ РОЗВИТОК ГЛОБАЛЬНОГО  
ТА НАЦІОНАЛЬНОГО ТРАНСПОРТНИХ РИНКІВ**

*У статті визначено структуру транспортного ринку. Проаналізовано принципи розвитку глобального транспортного ринку. Обґрунтовано умови функціонування та розвитку глобального та національного транспортних ринків.*

*Ключові слова:* транспортний ринок; інфраструктура; стратегія розвитку.

*Рис. 2. Літ. 10.*

Наталія В. Якименко  
**СОЦИАЛЬНО-ЭКОНОМИЧЕСКОЕ РАЗВИТИЕ ГЛОБАЛЬНОГО  
И НАЦИОНАЛЬНОГО ТРАНСПОРТНЫХ РЫНКОВ**

*В статье определена структура транспортного рынка. Проанализированы принципы развития глобального транспортного рынка. Обоснованы условия функционирования и развития глобального и национального транспортных рынков.*

*Ключевые слова:* транспортный рынок; инфраструктура; стратегия развития.

*Рис. 2. Лит. 10.*

Natalia V. Yakyenko<sup>1</sup>  
**SOCIOECONOMIC DEVELOPMENT OF GLOBAL  
AND NATIONAL TRANSPORT MARKETS**

*The article defines the structure of the transport market. Principles of the global transport market development are analyzed. Conditions of functioning and development of global and national transport markets are substantiated*

*Keywords:* transport market; infrastructure; strategy development.

**Постановка проблеми.** Теоретики та практики в галузі управління національною економікою поділяють загальну точку зору щодо необхідності розвитку інфраструктурних галузей економіки. Так, від функціонування та розвитку транспорту залежить поточний стан і перспективи національного господарства, можливості країни посісти гідне місце в системі глобального розподілу виробництва, в сучасній системі міжнародних відносин. Це обумовлює науковий інтерес до проблеми забезпечення стійкого розвитку транспортних систем.

Функціонування та розвиток вітчизняного транспортного ринку відбувається під впливом тенденцій, які характеризують сучасний рівень розвитку глобального транспортного ринку.

**Аналіз останніх досліджень і публікацій.** Нині для вчених та практиків багатьох країн стає очевидною обов'язковість такої умови економічного зростання економік, як розвиток інфраструктурних складових. Це знайшло відображення в стрімкому зростанні наукових праць, присвячених доцільності впровадження організаційних, технічних, технологічних, інноваційних змін в процесах функціонування транспортних систем.

Дослідженню проблематики забезпечення ефективного функціонування транспортних систем країн світу багато уваги приділили Т. Блудова [3], В. Ди-

---

<sup>1</sup> Kharkiv Institute of Kyiv National University of Trade and Economics, Ukraine.

кань [5], О. Кібік [6], М.В. Макаренко [10], Д. Прейгер [9], Ю.М. Цветов [10] та інші.

**Невирішені частини проблеми.** Аналіз проведених досліджень виявив прогалини в системності досліджень сучасних принципів функціонування глобального транспортного ринку, а також відсутність комплексності в розумінні умов забезпечення розвитку національного транспортного ринку. Саме тому **метою дослідження** є отримання результатів за даними питаннями.

**Основні результати дослідження.** У значній кількості наукових праць учені говорять про світовий, а не глобальний транспортний ринок. Глобалізація як якісно новий рівень розвитку світового господарства характеризується зміною парадигми в процесі осмислення сутності світових еволюційних перетворень, обумовлює зміни в системі міжнародного розподілу праці та транскордонному міждержавному обміні товарами, капіталами, технологіями, робочою силою, інформаційно-програмними продуктами, націлена на формування раціонально відкритої моделі макрогосподарської системи, забезпечення конкурентоспроможності на внутрішньому та зовнішньому ринках тощо. Тому в сучасних умовах більш доцільно використовувати термін «глобальний транспортний ринок», що має вказати не тільки на масштабність процесів, а на сучасні тенденції його розвитку, що обумовлюються міждержавним взаємопроникненням процесів розвитку транспортних ринків.

Транспортний ринок, як і будь-який інший, характеризується наявністю покупців, продавців та посередників, наявністю чіткого предмета купівлі-продажу та, що актуально в сучасних умовах, державного регулювання процесів. Специфікою транспортного ринку є предмет обміну (транспортна послуга) та суб'єкти, до яких належать вантажовласники, пасажери, власники багажу, перевізники, експедитори, логістичні посередники, органи державної влади та місцевого самоврядування тощо.

Транспортний ринок – це сукупність різних видів транспорту і транспортних підприємств, що взаємодіють і конкурують один з одним у процесі продажу й надання транспортних послуг. Його можна характеризувати також як сукупність транспортних і нетранспортних підприємств та індивідуумів, що взаємодіють з приводу купівлі-продажу транспортної продукції (послуги). Види транспорту та транспортні підприємства, виходячи зі своїх техніко-економічних особливостей і можливостей, мають можливість по-різному і з різними якістю й вартістю надавати ці послуги, утворюючи тим самим конкурентний транспортний ринок. Погоджуючись з О.В. Бойко, у структурі транспортного ринку варто виокремлювати ринок транспортних послуг, ресурсно-виробничу складову транспортного ринку та ринково-забезпечувальну інфраструктуру, які створюють єдність транспортного процесу та виробництв, що забезпечують його реалізацію, наприклад сфери машинобудування [4]. У цьому контексті глобальний транспортний ринок об'єднує глобальний ринок транспортних послуг, до основних сегментів якого належать вантажоперевезення, управлінські, логістичні та експедиторські послуги, та сектор транспортного ринку, де відбувається відтворення (виробництво) виробничо-ресурсної складової за сприяючого впливу ринково-забезпечувальної інфраструктури.

Розвиток глобального транспортного ринку має підпорядковуватись певним правилам, спиратись на певні принципи. Потрібно говорити про домінування таких правил (принципів):

1) глобальний транспортний ринок в основі свого розвитку має відмінності між видами транспорту, які використовуються країнами для формування транспортно-логістичних систем з метою забезпечення суспільно корисного транспортного ефекту. Він вимірюється кількістю перевезених пасажирів та вантажів та являє собою корисний загальнодержавний результат від використання транспортного потенціалу країни. *Правило 1 – забезпечення суспільно корисного транспортного ефекту;*

2) в основі розвитку глобального транспортного ринку знаходиться конкуренція як між складовими транспортних ринків країн, так і між транспортними ринками в цілому, що визначає участь країни в розподілі світових вантажопотоків та її інвестиційну привабливість. *Правило 2 – конкурентність національних транспортних ринків;*

3) розвиток глобального транспортного ринку можливий за наявності усіх трьох складових, оскільки відсутність або недостатній розвиток однієї з них унеможливує виконання його функцій. *Правило 3 – пропорційність розвитку складових транспортного ринку;*

4) для розвитку національного транспортного ринку будь-якої країни обов'язкова національна приналежність ринку транспортних послуг та транспортної інфраструктури, у той час коли недостатність виробничо-ресурсної складової може бути компенсована із зовнішніх джерел, що неминуче призведе до збільшення вартості транспортних послуг. *Правило 4 – подолання відставання складових транспортного ринку;*

5) існування глобального транспортного ринку вимагає взаємодії суб'єктів національних транспортних ринків, уніфікації національних законодавств, гармонізації транспортних систем Заходу та Сходу, будівництва транспортної інфраструктури, яка має єдині міжнародні транспортні параметри та дозволяє використовувати єдину технологією перевезень, забезпечує однаковий рівень обслуговування на всій протяжності міжнародних маршрутів як основу інтеграції національних транспортних ринків. *Правило 5 – організаційна та технологічна спорідненість національних транспортних ринків, відповідність їх складових міжнародним параметрам;*

6) забезпечення високого рівня науково-технічного прогресу, що усуває різницю та виводить на однаковий рівень розвитку складові різних національних транспортних ринків. *Правило 6 – інноваційний характер розвитку складових транспортного ринку;*

7) забезпечення відповідності параметрів національних транспортних ринків обсягам та швидкостям зростання обсягів міжнародної торгівлі товарами, створення нових вантажоформуєчих центрів. Міжнародна спеціалізація у виробництві товарів та послуг з кожним днем стає все більше явною: центри виробництва концентруються в Азії, а основні центри споживання – в Європі та Америці. *Правило 7 – гнучкість до зміни лідерів на міжнародних ринках товарів, швидке реагування на зміну кон'юнктури вантажів, які перевозяться, та вимог споживчого ринку до рівня сервісу;*

8) у зв'язку із загостренням екологічних проблем складові глобального транспортного ринку мають функціонувати, дотримуючись вимог безпеки, тобто мінімізуючи техногенні та екологічні ризики. *Правило 8 – безпечність та екологічність функціонування складових транспортного ринку.*

На національному рівні кожна складова транспортного ринку має відповідати певним принципам розвитку. Так, для інфраструктури транспортного ринку такими є:

- пріоритетність ліквідації розривів і очевидних «вузьких місць», модернізації та розвитку вже наявних потужностей порівняно з новим будівництвом;
- скорочення диспропорцій у розвитку інфраструктури різних регіонів;
- максимальне використання об'єктів і комунікацій для забезпечення внутрішніх, зовнішньоторговельних та транзитних перевезень;
- зв'язок розвитку транспортної інфраструктури з розвитком комунікацій енергетики, зв'язку, інших інфраструктурних галузей;
- пріоритетність розвитку внутрішньодержавних транспортних комунікацій;
- економія ресурсів за рахунок спорудження об'єктів багатоцільового призначення;
- координація розвитку інфраструктури різних видів транспорту, в т.ч. в інтересах оборони й безпеки країни;
- максимальна концентрація бюджетних і залучених ресурсів на пріоритетних проектах. Прискорення їх реалізації, в т.ч. з залученням для цієї мети запозичень на внутрішньому та зовнішньому фінансових ринках;
- оптимально необхідне відчуження земель для транспортних потреб, локалізація та зниження негативних ландшафтних змін, ефекту фрагментації територій і забруднення природного середовища;
- розвиток державно-приватного партнерства у створенні та експлуатації інфраструктури, перш за все, на основі концесій.

Розвитку ринку транспортних послуг має враховувати такі принципи [1; 2; 7; 10]:

- мінімальна участь держави в безпосередній транспортній діяльності при значному підвищенні з його боку ефективності контролю, регулювання, підтримки;
- конкуренція незалежних транспортних операторів;
- використання податкового регулювання як інструменту досягнення заявлених пріоритетів;
- розвиток експорту транспортних послуг;
- оновлення та модернізація техніки задля забезпечення відповідності вимогам економічності, безпечності й екологічності;
- досягнення раціонального співвідношення між видами транспорту, взаємопов'язаної динаміки їх розвитку та використання тощо.

Виробничо-ресурсна складова транспортного ринку представлена сукупністю технічних та технологічних засобів, які застосовуються при наданні транспортних послуг, сукупністю виробничих можливостей обслуговуючих підприємств (ремонтних тощо).

<b>Умови розвитку глобального транспортного ринку</b>	
<b>Глобальні</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Світовий рівень науково-технічного прогресу.</li> <li>- Природно-кліматичні умови.</li> <li>- Міжнародний рух капіталів.</li> <li>- Міжнародна експансія промисловості.</li> <li>- Зростання економічної могутності регіонів.</li> <li>- Обсяги торгівлі між країнами, їх участь в об'єднаннях.</li> <li>- Дотримання країнами обраних регламентів розвитку транспортного ринку (декларації, угоди тощо).</li> <li>- Рівні тарифів закордонних перевізників.</li> <li>- Розробка та будівництво альтернативних транспортних маршрутів.</li> <li>- Бар'єри та можливості доступу перевізників на ринок транспортних послуг сусідніх країн.</li> <li>- Масштаби діяльності трансконтинентальних корпорацій в сфері розвитку транспортного ринку тощо.</li> </ul>
<b>Національні</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Рівень науково-технічного прогресу в країні.</li> <li>- Обсяги державного регулювання в сфері надання транспортних послуг.</li> <li>- Економічний потенціал транспортної системи.</li> <li>- Ефективність митних та логістичних операцій.</li> <li>- Конкурентоспроможність національних компаній, обсяги їх зовнішньоекономічної діяльності.</li> <li>- Техніко-технологічний рівень підприємств.</li> <li>- Насиченість та доступність транспортного ринку.</li> <li>- Рівень конкурентоспроможності транспортної, логістичної інфраструктури та вітчизняної мережі міжнародних транспортних коридорів.</li> <li>- Комплексність в управлінні розвитком складових транспортного ринку тощо.</li> </ul>

Рис. 1. Умови розвитку глобального транспортного ринку, авторська розробка

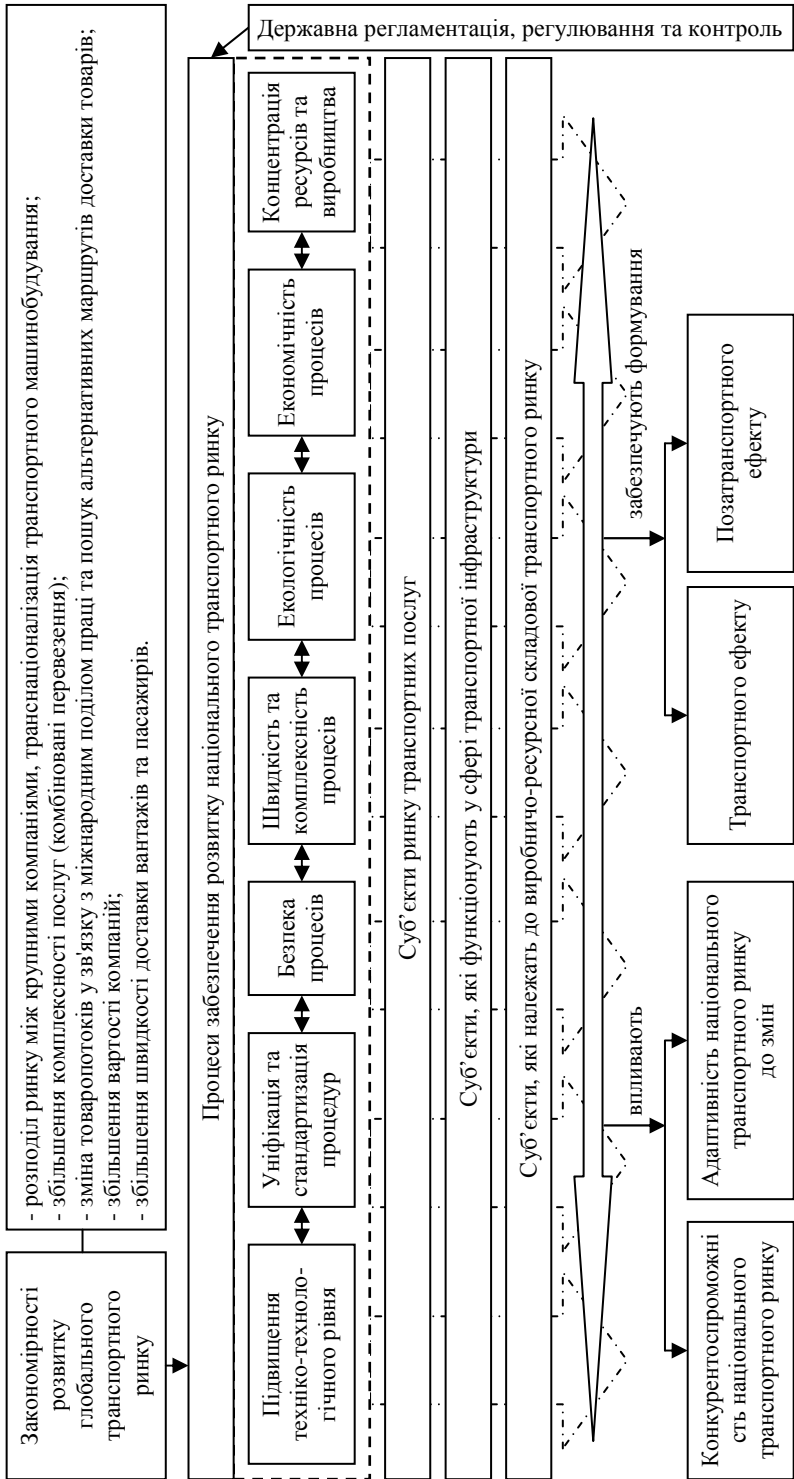


Рис. 2. Умови забезпечення розвитку національного транспортного ринку, авторська розробка

Умови функціонування та розвитку глобального транспортного ринку необхідно розподілити на національні, які для кожної країни є внутрішніми, та глобальні (рис. 1).

Стратегія конкурентного позиціонування національного транспортного ринку на глобальному рівні визначається закономірностями розвитку глобального транспортного ринку, які обумовлюють необхідні зміни на національному рівні (рис. 2). Результатом реалізації процесів розвитку національного транспортного ринку є його, по-перше, конкурентоспроможність за критеріями якості, вартості послуг та іміджу ринку, що гарантує залучення транзитних вантажопотоків; по-друге, адаптивність до змін технологій перевезень, умов і параметрів глобального транспортного ринку та національної економіки.

В умовах зростаючої конкуренції між національними транспортними ринками країн, а також враховуючи взаємовплив транспорту та інших галузей народного господарства України, актуальним стає питання забезпечення стійкого розвитку національного транспортного ринку, що характеризується позитивними змінами структури, технологій та основних економічних показників діяльності об'єкта, результатом чого є зростання його ефективності, збільшення конкурентоспроможності з метою зайняття певної частки ринку, а також виконання всіх зобов'язань перед державою, партнерами, персоналом та іншими стейкхолдерами. Виходячи із системної концепції, зміст стійкого розвитку слід розглядати як взаємозв'язок виробничої, фінансової, організаційно-економічної, маркетингової, соціальної, технологічної, екологічної та інших характеристик діяльності об'єкта.

**Висновки.** Таким чином, стійкість розвитку національного транспортного ринку визначається:

- 1) існуванням конкурентного ринку транспортних послуг, де існує внутрішньовидова та міжвидова конкуренція видів транспорту;
- 2) застосуванням різних форм інтеграції (об'єднання, координація, кооперація тощо) між перевізниками, виробниками та іншими суб'єктами транспортного ринку з метою вдосконалення технологій перевезення, оптимізації витрат, покращення рівня сервісу тощо;
- 3) динамічним економічним зростанням складових національного транспортного ринку;
- 4) збільшенням частки конкурентоспроможного вітчизняного виробництва в різних секторах економіки (машинобудування, металургія, сільське господарство тощо);
- 5) збільшенням екологічності видів транспорту;
- 6) рівнем соціально відповідального господарювання суб'єктів транспортного ринку.

Формування адекватної політики у сфері стійкого розвитку національного транспортного ринку можливе тільки з урахуванням стану вітчизняної економіки, в т.ч. тих видів діяльності, які є найкрупнішими вантажоформуючими центрами. Але з іншої сторони, ситуація в транспортному секторі України також впливає на загальний стан економіки країни.

Економічна політика країни, з одного боку, визначає і трансформує стратегії розвитку національного транспортного ринку, який має і свою власну мету, а, з іншого, через макроекономічні умови, що склалися, впливає на стан національного транспортного ринку.

Розробка ефективних інструментів і методів реалізації стратегії розвитку національного транспортного ринку повинна враховувати стан (прогноз стану) зовнішнього середовища (економічна ситуація в країні, збільшення попиту на послуги, результати реалізації промислової політики тощо).

Загальна мета політики стійкого розвитку національного транспортного ринку на різних етапах становлення транспортної галузі може набувати нових змістовних складових, змінюватися щодо послідовності та пріоритетності задач, які потрібно вирішувати. Однак загалом, такі цілі мають бути спрямовані на збільшення соціально-економічної ефективності галузі.

1. Про схвалення Стратегії розвитку залізничного транспорту на період до 2020 року: Розпорядження Кабінету Міністрів України від 16.12.2009 №1555-р // zakon.rada.gov.ua.

2. Про схвалення Транспортної стратегії України на період до 2020 року: Розпорядження Кабінету Міністрів України від 20.10.2010 №2174-р // zakon.rada.gov.ua.

3. *Блудова Т.В.* Транспортна політика Європейського Союзу та перспективи розвитку його транспортної мережі // Стратегічна панорама.— 2006.— №3. — С. 133–142.

4. *Бойко О.В.* Структура транспортного ринку: основні та забезпечуючі складові // Вісник Чернігівського державного технологічного університету.— Серія: Економічні науки.— 2010.— №44 // www.nbu.gov.ua.

5. *Дикань В.Л.* Розвиток національної транзитної мережі та її інтеграція в міжнародну транспортну систему // Вісник економіки трансп. і пром-сті: Збірник наук.-практ. ст. Укр. держ. акад. залізн. трансп.— 2008.— №24. — С. 11–13.

6. *Кібік О. М., Широков М.А.* Стратегія розвитку соціально-економічних систем підприємств транспортного комплексу України // Актуальні проблеми держави та права.— 2012.— №67. — С. 34–42.

7. *Новікова А.М.* Україна в системі міжнародних транспортних коридорів. — К.: НІПМБ, 2003. — 494 с.

8. *Орлова В.А., Ткаченко Н.Ю., Маловичко А.С.* Повышение транзитного потенциала Украины на основе использования и развития транспортной системы: Монография. — Донецк: ДонНУЭТ, 2011. — 203 с.

9. *Прейгер Д.К., Собкевич О.В., Ємельянова О.Ю.* Стратегічні напрями розвитку транспортної галузі України у післякризовий період. — К.: НІСД, 2011. — 48 с.

10. Трансформація економіки та транспорту України / Ю.М. Цветов, М.В. Макаренко, М.Ю. Цветов, О.В. Левченко. — К.: ДЕДУТ, 2012. — 180 с.

Стаття надійшла до редакції 19.03.2015.