

ДОСЛІДЖЕННЯ ОСОБЛИВОСТЕЙ ФОРМУВАННЯ РИНКУ ТРАНСПОРТНИХ ПОСЛУГ ЯК СЕРЕДОВИЩА ФУНКЦІОНУВАННЯ ПІДПРИЄМСТВ ТРАНСПОРТУ RESEARCH OF TRANSPORT SERVICES' MARKET AS OPERATION ENVIRONMENT FOR TRANSPORT COMPANIES

Анна БРАЙКОВСЬКА,
Державний економіко-технологічний
університет транспорту, Київ



Anna BRAYKOVSKA,
State Economy and Technology
University of Transport, Kyiv

Ринкові відносини все більшою мірою отримують розвиток у всіх галузях економіки нашої країни. Транспорт як повноправний суб'єкт ринку повинен адекватно вписуватися в ці відносини. Дотримуючись загальних об'єктивних економічних законів ринку та з урахуванням власної специфіки, транспорт має забезпечувати нормальне функціонування вільного економічного простору держави, а також достатню рентабельність транспортних підприємств.

Згідно зі статистикою СОТ експорт транспортних послуг становить 21,3% від загальносвітового експорту комерційних послуг. В Україні частка імпорту досягає 0,4%, експорту – 1,0% на загальносвітовому ринку транспортних послуг. Країни ЄС (27) здійснюють 32,1% імпорту та 43,2% – загальносвітового експорту транспортних послуг [1]. Зокрема, згідно зі статистикою ЄС на міжнародні перевезення товарів морем припадає 50,8%, автодорожні – 17%, залізничні – 1,3%, повітряні – 22,9% [2]. За змішаною схемою перевезень здійснюється близько 60% світового зовнішньоторговельного товарообміну, з них 75% – через експедиторів або операторів перевезень [3].

Розвиток ринкових відносин, орієнтація України на євроінтеграцію та формування конкурентного середовища на транспортному ринку відповідно до транспортної політики ЄС обумовлюють актуальність дослідження й теоретичного осмислення особливостей формування ринку транспортних послуг у сучасних умовах.

Дослідженням транспортного ринку займалися багато вітчизняних вчених. Водночас попри велику кількість наукової літератури, присвяченої питанням розвитку транспортного ринку, недостатньо уваги приділяється визначенню понять «транспортна послуга», «ринку транспортних послуг». Для сегментації ринку транспортних послуг відповідно до їх особливостей актуальним є узагальнення їх класифікації.

Метою статті є дослідження особливостей формування ринку транспортних послуг як середовища функціонування підприємств транспорту: визначення об'єкта, суб'єктів ринку, функцій, а також умов існування й розвитку, що обумовлюють специфіку управління підприємствами транспорту.

Розглянемо формування ринку транспортних послуг крізь призму поняття «ринку» як економічної категорії: його сутності, структури та функцій, а також економічних законів існування. За час розвитку економічної думки поняття «ринку» еволюціонувало у своєму значенні від фізичного місця до соціального явища – відносин. У процесі розвитку товарного виробництва поняття ринку відокремлювалось від поняття торгівля, ускладнювалось та відображало тісний зв'язок насамперед з економічними відносинами виробників і споживачів стосовно обміну суспільного продукту. Нехай ринок являє собою сукупність актів купівлі та продажу товарів і послуг між продавцями (виробниками) і покупцями (споживачами) на основі попиту і пропозиції шляхом товарного та іншого обміну

за допомогою ринкової інфраструктури, включаючи банки, біржі, транспорт, зв'язок. Тоді транспорт, з одного боку, «фізично» реалізує цей обмін (обіг товарів і послуг) та виконує інфраструктурну (системоутворюючу) – макроекономічну функцію, а з другого боку, надаючи послугу основним суб'єктам ринку (продавцям і покупцям), утворює транспортний ринок.

Базова сутність поняття «транспорт» відображена в слові «transporto» (лат.) – переміщую. Водночас на сьогоднішній день поняття «транспорт» відображає не просто переміщення пасажирів та вантажів, а й галузь народного господарства, комплекс технічних засобів, потік транспортних одиниць тощо. Пропонуємо розглядати транспортну систему як комплекс різноманітних видів транспорту, що знаходяться у взаємодії при виконанні перевезень. Транспорт належить як до матеріального, так і до нематеріального виробництва; як до виробничої, так і до соціальної інфраструктур. Транспорт у тому числі притаманні характеристики матеріального виробництва: засоби праці, предмети праці (об'єкти перевезення); доцільна діяльність людей – праця.

Згідно зі статтею 21 Закону України «Про транспорт» [4] єдину транспортну систему України становлять: транспорт загального користування (залізничний, морський, річковий, автомобільний і авіаційний, а також міський електротранспорт, у тому числі метрополітен); промисловий залізничний транспорт; відомчий транспорт; трубопровідний транспорт; шляхи сполучення загального користування. Єдина транспортна система повинна відповідати вимогам суспільного виробництва та національної безпеки, мати розгалужену інфраструктуру для надання всього комплексу транспортних послуг, у тому числі для складування й технологічної підготовки вантажів до транспортування, забезпечувати зовнішньоекономічні зв'язки України.

У своїй монографії М.Макаренко визначає транспортний ринок як систему економічних, технологічних та інших зв'язків, по-перше, між транспортом і його споживачами (клієнтурою), а по-друге, між видами транспорту й транспортними підприємствами. Основною формою зв'язків першого типу є купівля-продаж транспортних послуг, а другого – взаємодія та конкуренція [5]. При цьому ринок транспортних послуг є складовою транспортного ринку. А саме, як зазначає О.Бойко, транспортний ринок являє собою інтегроване поєднання ринку транспортних послуг і того сектора транспортного ринку, де відбувається відтворення (виробництво) виробничо-ресурсної складової при сприяючому впливі ринковозабезпечуючої інфраструктури [6].

Продукцією транспорту є переміщення. Корисний ефект, який з'являється в результаті переміщення, його кінцевий результат – доставка товарів і людей у пункт призначення. Це і є основна «продукція», тобто послуга транспорту, що має нематеріальну форму споживання.

Товарний ринок і ринок транспортних послуг відрізняються специфікою транспортних

У статті розглядаються особливості формування ринку транспортних послуг крізь призму поняття «ринку» як економічної категорії: його сутності, структури та функцій, а також об'єктивних умов існування. Надається визначення понять «транспортна послуга», «ринку транспортних послуг», а також узагальнено класифікацію транспортних послуг для сегментації ринку відповідно до їх особливостей. Розглядаються види конкуренції та конкурентних відносин на ринку транспортних послуг та їх вплив на розвиток національної транспортної системи.

In this article the features of the transport market's formation are considered through the prism of concept of «market» as an economic category: its nature, structure and functions, and the objective conditions of existence. Also definitions of «transportation service», «market of transport services» are provided, and classification of transport services for market segmentation according to their features is generalized. We consider the types of competition and relationships on the market of transport services and their impact on the national transportation system's development.



послуг як товару особливого виду, що зумовлює характер економічних відносин, які виникають на транспортному ринку між його суб'єктами. Лаконічне та містке визначення ринку товару дає Закон України «Про захист економічної конкуренції»: «Ринок товару – сфера обороту товару, на який протягом певного часу і в межах певної території є попит і пропозиція» [7]. З цієї точки зору ринок транспортних послуг можна визначити як сферу обороту послуг з перевезень, на який протягом певного часу і в межах певної території є попит і пропозиція.

Під послугою розуміємо будь-який захід, який одна сторона може надати іншій, що переважно не сприймається на дотик і не призводить до володіння будь-чим [8]. Ф.Котлер дає таке, в цілому типове, визначення цієї категорії: «Послуга є будь-який захід чи вигода, які одна сторона може запропонувати іншій, що невідчутні і не приводять до володіння чим-небудь. Виробництво послуг може бути (а може і не бути) пов'язане з товаром в його матеріальному вигляді» [9]. Відповідно до законодавства України послуга визначається як діяльність виконавця з надання (передачі) споживачеві певного визначеного договором матеріального чи нематеріального блага, що здійснюється за індивідуальним замовленням споживача для задоволення його особистих потреб [10].

Узагальнено визначення транспортної послуги згідно з [5; 11; 12] як процесу переміщення вантажів та пасажирів, а також комплексу супутніх операцій та робіт, що пов'язані з його підготовкою та здійсненням.

Суб'єктами ринку транспортних послуг є учасники транспортного процесу – виробники, замовники, покупці продукції, транспортні підприємства, посередники, що вступають в складні економічні та комерційно-правові взаємовідносини, які визначені різноманітними нормативними актами, регульовані національним законодавством, міжнародними правовими нормами та традиціями.

Основними суб'єктами транспортного ринку є продавець і покупець. Існує різниця між покупцем і споживачем транспортних послуг: покупець транспортних послуг може бути їх споживачем (наприклад, вантажовідправник сам вступає в угоду з продавцем транспортних послуг), а може і не бути (експедитор, який є посередником у наданні та організації транспортної послуги). У свою чергу продавець транспортних послуг може як бути, так і не бути їх безпосереднім виробником [13]. Для сучасного міжнародного ринку транспортних послуг характерне збільшення числа компаній-посередників, що відповідають за здійснення перевезення, але часто не є безпосередньо перевізником.

Враховуючи все вищезазначене, пропонуємо таке визначення: **ринок транспортних послуг – це система відносин між фізичними та юридичними особами – суб'єктами різних типів, форм власності та господарювання в світовому і внутрішньому економічному просторі щодо організації та купівлі-продажу транспортних послуг на основі дії об'єктивних економічних законів та правових норм.**

Для сегментації ринку залежно від особливостей транспортних послуг пропонуємо їх класифікацію на основі аналізу робіт вітчизняних вчених [5; 13-18], яку запропоновано в **табл. 1, 2, 3.**

Отже, відповідно до призначення перевезення поділяють на пасажирські та вантажні. Згідно з цією класифікацією та законодавством України можна виділити такі визначення транспортної послуги з перевезень. Для пасажирських перевезень транспортна послуга визначається як діяльність, пов'язана із задоволенням потреби населення в перевезеннях [19], а для вантажних перевезень визначаємо транспортну послугу як роботу, що безпосередньо пов'язана з організацією та забезпеченням перевезень експортного, імпортного, транзитного або іншого вантажу за договором [20]. Де експорт – це вивезення товару або капіталу за кордон самостійно або із залученням послуг незалежних маркетингових посередників. Імпорт – це завезення з-за кордону на комерційній основі товарів, призначених для споживання, капіталів, а також операцій (послуг) матеріального характеру, що здійснюється іноземними виробничими компаніями. Транзит – це перевезення вантажів, вагонів, поїздів або пасажирів через проміжну станцію, дорогу, район між різними державами [8]. А під перевезеннями іншого вантажу розуміємо внутрішньодержавні перевезення.

Ринок транспортних послуг визначається особливостями транспортних послуг і потреб, що задовольняються ними, а також особливостями виробників і споживачів транспортних послуг. Існують такі **особливості ринку транспортних послуг, що обумовлюють специфіку функціонування та управління підприємствами транспорту** [5, 21]:

□ нематеріальний характер транспортної продукції, як і будь-якої послуги, обумовлює те, що частка заробітної плати в її собівартості удвічі більша, ніж у

Таблиця 1. Класифікація транспортних послуг

1. За об'єктом транспортної операції (системоутворюючим компонентом)	1.1. Пасажирські	1.2.1 За призначенням: імпортні, експортні, транзитні
	1.2. Вантажні	1.2.2. За особливістю транспортування: наливні, навальні, насипні, тарно-штучні, контейнерні
2. За суб'єктом транспортної операції	2.1. За видом споживача, якому надається послуга	2.1.1. Зовнішньогалузеві (надання нетранспортним підприємствам і організаціям) 2.1.2. Внутрішньогалузеві (надання іншим підприємствам та організаціям транспорту)
	2.2. За складом учасників процесу	Здійснені виробником товару, продавцем або покупцем, замовником товару, оператором перевезень; із залученням компаній-посередників.
3. За видом діяльності	3.1. Перевізні	
	3.2. Неперевізні	

Таблиця 2. Класифікація перевезень

1. За видом транспорту	1.1. Водні	
	1.2. Залізничні	
	1.3. Автомобільні	
	1.4. Повітряні	
	1.5. Трубопровідні	
	1.6. Змішані	
2. За територіальною ознакою	2.1. Внутрішньодержавні (згідно з морською термінологією каботажні)	2.1.1. Внутрішньооб'єктні (технологічні) 2.1.2. Міські 2.1.3. Магістральні
	2.2. Міжнародні (згідно з морською термінологією зовнішні)	2.2.1. Залежно від порядку проходження кордону: перевантажувальні; безперевантажувальні; 2.2.2. Залежно від кінцевого пункту призначення: сусідські; транзитні; кільцеві.
3. За періодичністю	3.1. Регулярні (згідно з морською термінологією лінійні)	
	3.2. Нерегулярні (згідно з морською термінологією трампові)	
4. За видами сполучень	4.1. Прямі	
	4.2. Непрямі (з декількома перевізниками; за декількома договорами перевезення)	
5. За видом транспортно-технологічної системи	5.1. Контейнерні	
	5.2. Контейнерні	
	5.3. Бімодальні	
	5.4. Ролкерні	
	5.5. Пакетні	
	5.6. Ліхтеровозні	

Таблиця 3. Класифікація неперевізних транспортних послуг

1. Вантажно-розвантажувальні	1.1. Завантаження
	1.2. Розвантаження
	1.3. Маркірування
	1.4. Комплектація
	1.5. Перевалка (перевантаження)
2. Комплексно-експедиційні	2.1. Послуги відправки: - прийом; - маркування, - пакування вантажів; - оформлення відповідної документації;
	2.2. Послуги супроводу: - забезпечення цілісності вантажів у дорозі; - організація необхідних перевантажень
	2.3. Послуги прибуття: - контроль за прибуттям; - інформування про надходження вантажів; - організація розвантаження транспортних засобів; - оформлення документів; - звіт перед вантажовідправником
3. Складування та зберігання вантажу	
4. Надання транспортних засобів на умови оренди або прокату	
5. Додаткові послуги	5.1. Інформаційні
	5.2. Логістичні
	5.3. Страхування

промисловості. Витрати на амортизацію, паливо й електроенергію становлять майже половину всіх експлуатаційних витрат транспорту. Тому найважливіше значення для зниження собівартості перевезень мають підвищення продуктивності праці, поліпшення використання транспортних засобів, особливо рухомого складу, скорочення витрат палива й електроенергії на одиницю перевізної роботи;

□ невіддільність товару-послуги від процесу виробництва; неможливість накопичити «про запас» обумовлює необхідність управління резервами пропускної спроможності;

□ специфіка кругообігу капіталу у сфері транспорту (реалізація не товару, а процесу виробництва) впливає на вимоги до ефективності та якості роботи транспортної системи, які стосуються не тільки його ринкової продукції, кінцевого результату транспортної діяльності, а й безпосередньо транспортного виробничого процесу. Особливе значення мають прискорення й безперервність транспортного процесу, скорочення термінів доставки й поліпшення схоронності вантажів, безвідмовність у роботі всіх ланок транспортного конвеєра, підвищення якості роботи кожного підприємства, виробничого об'єднання, кожного виду транспорту і транспортної системи в цілому;

□ просторова роз'єднаність полігонів реалізації транспортних послуг, їхня невзаємозамінність обмежує внутрішньогалузеву (на одному виді транспорту) конкуренцію;

□ роль виду транспорту на транспортному ринку значною мірою залежить від його універсальності, продуктивності, розміщення комунікацій, рівня технічного устаткування, провізної та пропускної спроможності, вартості, зручності та безпеки перевезень. Ці показники характеризують обсяг і якість пропозицій транспортних послуг;

□ попит на транспортні послуги з вантажних перевезень формують суспільно необхідні потреби в матеріальному обміні. Співвідношення попиту і пропозиції на транспортні послуги за видами транспорту визначає рівень участі кожного з них у роботі транспортної системи і одночасно є стимулом їх розвитку.

Функції ринку транспортних послуг. Транспорт забезпечує економічні, соціальні, культурні та оборонні функції держави, є важливим фактором в економічній інтеграції, а також у міжнародній торгівлі. Транспорт є одним з основних факторів впливу на розміщення продуктивних сил. Будучи елементом як національної, так і міжнародної інфраструктури, він забезпечує процес виробництва та можливість ефективного використання виробничих ресурсів. Одночасно транспорт виступає й фактором економічного зростання, індикатором темпів розвитку національної економіки та світового господарства в цілому. Основною функцією транспортного ринку є інфраструктурна (системоутворююча). Транспорт продовжує процес виробництва матеріальних благ у сфері обігу, здійснюючи переміщення товарів з пунктів їх виробництва до пунктів споживання, тобто змінюючи їх споживчу вартість. Це історично є фактором формування товарних ринків, що сприяє переходу від натурального до простого товарного господарства і далі – до розвинених ринкових відносин. Виконання системоутворюючої функції транспортного ринку, з одного боку, забезпечує внутрішню підтримку конкурентного потенціалу виробників, а з другого боку, дозволяє здійснювати виробничу кооперацію і товарний обмін у міжгалузевому та міжрегіональному розрізі, участь країни в міжнародному поділі праці та кооперації. Транспорт впливає на галузевий і територіальний поділ праці, сприяючи розширенню й прискоренню товарного обміну, спеціалізації регіональних ринків та їх інтеграції в державні, міжнародні та світові системи. Транспортна складова впливає на ціноутворення на інших товарних ринках.

Усі соціально-політичні та макроекономічні функції, що виконує ринок транспортних послуг, можна розглядати як соціальний аспект його функціонування. Це пояснюється тим, що дані функції є не просто економічними потребами представників попиту на ринку перевезень. Вони виникають тільки в процесі спільної діяльності людей як єдиного суспільства і держави як системи, що забезпечує існування цього суспільства. Дані функції є обов'язковими для існування держави й суспільства, відображають системний характер цих соціальних категорій та сучасний стан ринкової системи господарювання, її соціальну орієнтацію. Економічною основою є забезпечення єдності основних ринків: праці, речових факторів виробництва, товарів і послуг у рамках процесу розширеного відтворення в масштабах національного і світового господарства. Це накладає певні вимоги до функціонування ринку перевезень. Насамперед щодо забезпечення технологічної й техніко-економічної інтеграції транспортної системи в межах країни і в світовому масштабі.

Умови формування ринку транспортних послуг можна розділити на базові, без наявності яких неможливі процеси формування й становлення транспортного ринку, й ті, що забезпечують його функціонування й подальший розвиток.

До об'єктивних умов існування віднесемо:

- суспільний поділ праці як матеріальна основа виробництва й обміну;
- існування різноманітних економічних інтересів на умовах взаємної вигоди як економічна основа обміну;
- плюралізм форм власності як економічна форма обміну;
- існування ринкової конкуренції та ринкової психології споживачів.

До умов функціонування та подальшого розвитку ринку транспортних послуг належать:

- вільне ціноутворення як елемент конкуренції та головний механізм регулюючої функції ринку;
- ефективна державна регуляторна політика та дієве антимонопольне законодавство;
- розвинена інфраструктура, тобто комплекс галузей, систем, служб, підприємств, установ, що обслуговують транспортний ринок і ринок транспортних послуг, зокрема страхові, митні, консалтингові та інші організації;
- впровадження інноваційних технологій відповідно до НТП як фактор підвищення споживчої вартості послуги;
- інформатизація ринку взагалі та управління підприємствами транспорту: наявність єдиної інформаційно-аналітичної бази всього ринку, інтеграція національної інформаційної системи в міжнародні проекти;
- підвищення інвестиційної привабливості галузі.

Основними принципами розвитку ринку транспортних послуг як ринкового середовища функціонування підприємств транспорту є орієнтація на вимоги споживача та формування пропозиції відповідно до попиту.

Згідно з маркетинговим дослідженням ринку транспортних послуг України [22] факторами впливу на розвиток національного ринку транспортних послуг є:

- глобалізація, динаміка глобальної торгівлі, значний потенціал торгівлі в напрямках «Захід-Схід» та «Схід-Захід», що обумовлюють зростання потреб у розвитку міжнародних транспортних коридорів, включаючи транзитні перевезення територією України;
 - розширення Європейського Союзу та орієнтація України на євроінтеграцію;
 - експансія міжнародних транспортних компаній.
- Позитивними внутрішніми факторами, що забезпечать розвиток ринку транспортних послуг, є:
- досягнення високого темпу економічного зростання;
 - збільшення обсягів експортно-імпорتنних операцій та зміна структури зовнішньої торгівлі;
 - позитивна динаміка промислового виробництва й роздрібного товарообороту;
 - зрушення в структурі попиту на транспортні послуги;
 - темпи консолідації ринку транспортних послуг;
 - стан транспортної інфраструктури й динаміка інвестицій у галузь.

Невід'ємною складовою ринкової економіки є створення й розвиток конкурентного середовища – сукупності зовнішніх стосовно конкретного підприємства факторів, які впливають на конкурентну взаємодію підприємств відповідної галузі. Водночас конкурентне середовище є динамічним за темпами, глибиною, масштабністю змін на окремих конкретних ринках елементом економічного життя. Конкурентне середовище — це результат і умови взаємодії великої кількості суб'єктів ринку, що визначає відповідний рівень економічного суперництва і можливість впливу окремих економічних агентів на загальноринкову ситуацію. Важливим є те, що конкурентне середовище утворюється не лише і не тільки власне суб'єктами ринку, взаємодія яких викликає конкуренцію, але в першу чергу відносинами між ними [23]. Згідно із Законом України «Про захист економічної конкуренції» «економічна конкуренція (конкуренція) – змагання між суб'єктами господарювання з метою здобуття завдяки власним досягненням переваг над іншими суб'єктами господарювання, внаслідок чого споживачі, суб'єкти господарювання мають можливість вибирати між кількома продавцями, покупцями, а окремий суб'єкт господарювання не може визначати умови обороту товарів на ринку» [7]. Згідно з визначенням М.Макаренка **конкуренція на транспорті** – явище змагання чи зіставлення відмінних характеристик транспортних послуг щодо обсягу, якості та вартості транспортного обслуговування клієнтури одним видом транспорту

(транспортним підприємством) або в змішаному сполученні порівняно з іншими видами транспорту і способами перевезень. По суті, як зазначає автор, «конкуренція є природним і єдиним каналом саморегуляції економічного і науково-технічного прогресу» [5]. Н.Терьошина та В.Галабурда визначають конкуренцію на транспорті як суперництво транспортних підприємств за найкращі методи господарювання (тобто за найбільш вигідні умови здійснення перевезень та отримання максимального прибутку), а також як боротьбу за вантажовласників, пасажирів та отримання максимально корисного ефекту на основі застосування сучасних, більш ефективних технологій, підвищення якості перевезень, їх надійності та швидкості переміщення вантажів і пасажирів [14].

Підсумовуючи викладене, можна зробити висновок, що конкуренція є не тільки головним елементом механізму ринкової системи, а й деяким середовищем, поза яким вона функціонує не може.

На думку авторів [14], на транспортному ринку можна виділити такі види конкуренції:

- міжгалузеву – між різними видами транспорту;
- внутрішньогалузеву – між різними учасниками процесу перевезення (компаніями-операторами, перевізниками тощо);
- конкуренцію продукції – якщо продукт, що перевозився залізницею (наприклад, вугілля для електростанції), замінюється товаром-субститутотом – газом чи мазутом, що доставляється іншим видом транспорту. Ця ситуація може скластися в довгостроковій перспективі, адже вимагатиме зміни технологій перевезення та устаткування;
- географічну – вантаж доставляється за іншим маршрутом.

Кожен з видів транспорту має свої особливості: недоліки, переваги, специфіку задоволення попиту на транспортні послуги. Саме тому, зазначає М.Макаренко, на транспортному ринку існує конкуренція переважно між видами транспорту, тобто міжгалузеву. «Ця конкуренція часто є олігопольною, з великою чутливістю до маркетингових стратегій видів транспорту». Водночас окремі види транспорту характеризуються природною монополією, а саме залізничний, трубопровідний та ін. [5], де під монополією розуміємо «ринкову ситуацію, коли певний товар постачається єдиним виробником», а під олігополією – «ситуацію, за якої ринок контролюють декілька продавців» [8]. Морський та повітряний транспорт менш прив'язані до наземних доріг та інших постійних пристроїв, тому для цих видів транспорту більш актуальна внутрішньогалузева конкуренція між окремими підприємствами [5].

Якщо враховувати наявність незалежних компаній-перевізників, розвиненої мережі компаній-посередників, а також основні типи соціально-економічних

відносин на ринку транспортних послуг (а саме перевезень), то можна окреслити такі можливі види внутрішньогалузевої конкуренції:

- конкуренція між споживачами за перевезення та супутні послуги (її об'єктом може бути завчасне придбання квитків на потяг далекого слідування або ж відправлення вантажу більшою партією);
 - конкуренція між перевізниками, а також між компаніями-посередниками (спрямована в бік споживачів – за частку ринку);
 - конкуренція між компаніями-посередниками (за доступ до об'єкта купівлі-продажу – перевезень);
 - внутрішньовидова конкуренція між перевізниками (спрямована в бік постачальників – за ресурси, які визначають технологічні можливості перевізників, наприклад, тяговий, нетяговий рухомий склад та доступ до інфраструктури).
- На ринку транспортних послуг України переплітаються: природна монополія (залізничний транспорт), олігополія, монополістична конкуренція (морські порти, частково авіатransпорт). За цих умов ускладнюється доступ на ринок транспортних послуг, на рівень цін впливає окрема монополістична компанія (Укрзалізниця). Подібний стан речей не сприяє розвитку конкуренції та конструктивним відносинам між підприємствами транспорту.
- Варто зазначити, що олігополістична та монополістична конкуренції відносяться до недосконалих форм конкуренції. Наявність такого роду відносин у галузі негативно впливає на розвиток ринкових відносин, тим самим послаблюючи вплив на еволюцію товару (якість, НТП, ціну), а отже, знижуючи конкурентоспроможність (здатність до конкуренції) національної транспортної системи в цілому.

Розвиток внутрішньогалузевої конкуренції шляхом реформування залізничного транспорту України (відповідно до директив ЄС) стає нагальною потребою з урахуванням орієнтації України на євроінтеграцію. Адже вихід на відкритий європейський ринок транспортних послуг обумовлює посилення міжнародної конкуренції (зокрема, за експорт транспортних послуг та забезпечення транзитних перевезень).

Вигідне географічне положення України на шляху основних транзитних потоків між Європою та Азією, наявність незамерзаючих чорноморських портів, розгалуженої мережі залізниць, автомобільних доріг, трубопроводів створюють усі необхідні передумови конкурентоспроможності національного ринку транспортних послуг, показником якої є зростання обсягів транзиту вантажів та експорту транспортних послуг.

На розвиток експортного потенціалу транспортних послуг впливає безліч факторів, які можна віднести до зовнішніх і внутрішніх [25]. Зовнішні фактори

Таблиця 4. Динаміка структури експорту-імпорту транспортних послуг (2007–2012 роки)

	Експорт (тис.дол. США)						Імпорт (тис.дол. США)					
	2007	2008	2009	2010	2011	2012 / I кв. *	2007	2008	2009	2010	2011	2012 / I кв. *
Всього	6111729,8	7636544,5	6305551,4	7848000,5	9062395,6	2103506,0	1118368,9	1657596,6	996923,8	1170748,9	1583882,3	322460,0
Морський транспорт	915928,9	1304369,4	1272795,8	1234311,6	1211735,0	287140,9	136223,0	247105,4	129129,3	143070,3	147516,8	37933,5
Пасажирський	2686,3	1879,1	1244,8	3854,4	3265,0	849,0	4054,5	5999,7	3335,2	15,3	79,0	29,6
Вантажний	65880,0	57669,0	33512,9	48158,8	49782,4	11708,2	19476,6	73528,3	20059,5	34993,2	36351,1	6106,1
Інше	847362,6	1244821,3	1238038,1	1182298,4	1158687,7	274583,7	112691,8	167577,4	105734,7	108061,8	111086,7	31797,8
Повітряний транспорт	919605,8	1231067,6	1111090,7	1181929,8	1501094,1	297501,4	334309,0	542372,5	338782,2	447611,9	686126,2	123561,0
Пасажирський	466486,2	636992,0	476563,6	579776,3	770236,9	158170,3	84432,4	169413,6	103231,6	163360,8	203687,3	40869,6
Вантажний	159773,2	238595,5	280529,0	275883,9	308668,7	43839,9	7581,6	13638,2	11801,3	8683,3	15416,7	3820,2
Інше	293346,4	355480,1	353998,1	326269,6	422188,6	95491,2	242295,0	359320,7	223749,4	275567,8	467022,2	78871,2
Залізничний транспорт	1268194,4	1641129,8	1240579,6	1487123,1	1776751,6	382958,8	502901,8	655994,3	423807,0	463495,6	599759,9	120703,4
Пасажирський	238806,4	295155,4	280559,4	310295,2	318755,0	40795,9	168037,2	209127,1	166276,5	187455,4	203718,0	30862,0
Вантажний	431334,1	585809,5	400771,2	402655,5	488472,7	111347,8	97527,5	108262,7	58445,9	33616,7	42094,4	9754,2
Інше	598053,9	760164,9	559249,1	774172,3	969523,9	230815,2	237337,1	338604,5	199084,6	242423,6	353947,5	80087,2
Трубопровідний транспорт	2411603,4	2560369,3	2104016,6	3357722,5	3755012,3	929224,5	2941,3	4475,7	2153,9	600,4	542,2	153,7
Інший транспорт	596397,4	899608,4	577068,8	586913,6	817802,5	206680,5	141993,8	207648,7	103051,4	115970,7	149937,2	40108,4
Пасажирський	15278,5	18416,5	15762,6	15882,3	18626,4	2046,2	3062,1	3303,0	4387,9	3009,1	6098,1	3297,5
Вантажний	305477,8	382796,9	166246,2	209719,4	270676,1	61142,1	43700,3	56193,2	31007,8	38728,4	48877,5	10157,8
Інше	275641,1	498395,0	395060,0	361311,9	528500,0	143492,2	95231,5	148152,5	67655,7	74233,2	94961,6	26653,2

Таблиця 5. Динаміка транзитних перевезень за видами транспорту (2005 - 2011 роки), тис. т. [24]

	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011
Всіма видами транспорту	205565,20	222948,12	386956,56	325423,03	178134,07	152353,78	151242,98
залізничним *	73221,04	75050,72	99882,37	93347,60	44834,64	44511,77	48669,54
автомобільним *	636,10	1614,14	4494,61	4908,71	3354,20	4649,12	5011,20
морським *	3765,54	2516,11	2693,97	3486,97	1899,38	3660,41	3912,07
річковим	10,11	18,50	37,43	74,73	-	-	-
авіаційним	1,40	1,17	1,28	1,54	1,17	1,58	2,81
трубопровідним	127921,85	143721,15	279802,36	223497,94	127981,74	99440,26	93119,52
іншим **	9,16	26,33	44,54	105,54	62,94	90,64	527,84

* з урахуванням контейнерних перевезень

**Вантажний автомобіль на морському судні, залізничний вагон на морському судні, поштові відправлення, експрес-відправлення, транспортний засіб, що переміщується своїм ходом як товар, вид транспорту не визначено.

Таблиця 6. Питома вага окремих видів транспорту в перевезенні вантажів, % [26]

Транспорт	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010
Транспорт	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100
залізничний	23	23	25	27	27	25	26	26	25	24	24
морський	0	1	1	0	0	0	0	0	0	0	0
річковий	1	0	0	1	1	1	1	1	1	0	0
автомобільний	61	62	61	59	59	62	62	63	64	66	66
авіаційний	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
трубопровідний	15	14	13	13	13	12	11	10	10	9	9

залежать від розмірів торгівлі між третіми країнами та якості транспортних послуг іноземних компаній, рівня тарифів іноземних перевізників, наявності альтернативних маршрутів та ін. Внутрішні – від обсягів зовнішньоекономічної діяльності вітчизняних компаній, розвиненості та потенціалу національної транспортної системи, державного регулювання транспортних послуг, перш за все в діяльності морських портів, у сфері тарифної політики на залізничному транспорті.

Водночас у період формування ринкової економіки фінансування транспортно-експедиторської діяльності відбувається на рівні 20-25% від необхідного обсягу, що негативно впливає на розвиток транспортної інфраструктури та модернізацію рухомого складу, обмежує впровадження нових технологій і підвищення якості транспортних послуг на рівні європейських стандартів. У результаті такої технологічної політики в останні роки стан транспортної системи суттєво погіршився, що створює загрозу незалежності національної економіки і зокрема зовнішньої торгівлі. Україна втрачає свої позиції на міжнародних ринках транспортних послуг, висока транспортна складова у ціні продукту знижує можливості експорту товарів, посилюються тенденції експансії іноземних транспортних компаній на внутрішній ринок України [26] (табл. 4-6).

ВИСНОВКИ

На основі проведеного дослідження значної кількості наукових робіт і публікацій вітчизняних та зарубіжних вчених у статті обґрунтовані та наведені бачення щодо таких наукових понять, як «ринок транспортних послуг» та «транспортна послуга», розглянуто функції ринку транспортних послуг. Для сегментації ринку залежно від особливостей транспортних послуг запропоновано їх узагальнену класифікацію. Розглянуто умови формування й функціонування ринку транспортних послуг, а також його особливості, що обумовлюють специфіку управління підприємствами транспорту.

Для транспорту характерне багатотілове функціонування, що ґрунтується на його участі в соціально-економічних відносинах різних рівнів, а також певній соціально-економічній сутності транспортної системи. Традиційними функціями, які проявляються в процесі взаємодії ринку транспортних послуг із зовнішнім середовищем, є системоутворююча, інтегруюча, конкурентоутворююча, посередницька, ціноутворююча. Вони спрямовані на коригування поведінки економічних суб'єктів, у першу чергу представників попиту та пропозиції, орієнтуючи їх у поле ринкових можливостей. Зазначимо, що на сьогодні конкурентоутворююча функція національного транспортного ринку ослаблена, а ціноутворення в умовах монополії носить здебільшого адміністративний характер, що випадає з ринкового поля.

Оскільки розвиток конкурентного середовища є необхідною умовою для ефективного функціонування транспортного ринку, нині вкрай актуальні впро-

вадження заходів щодо його реформування й демонополізації задля розвитку внутрішньогалузевої конкуренції. Зокрема, особливої уваги вимагає реформування залізничного транспорту як сектора природної монополії, від якого безпосередньо залежить розвиток та інтеграція всієї транспортної системи.

Транспортна система України як країни з транзитним потенціалом, що орієнтована на євроінтеграцію, має відповідати міжнародним стандартам та бути конкурентоспроможною (здатною витримувати конкуренцію) на європейському відкритому ринку транспортних послуг. Зокрема, рівень транспортних послуг у сфері вантажних перевезень має відповідати вимогам та потребам міжнародного вантажовласника. Це потребує здійснення практичних кроків: реалізації відповідних економічних реформ, реструктуризації й оновлення основних фондів, удосконалення технології перевезень і підвищення якості транспортно-експедиторських послуг відповідно до вимог ринкової економіки, європейських та світових стандартів якості у цій сфері.

ЛІТЕРАТУРА

- International Trade Statistics 2011, Statistic database WTO // Source: <http://www.wto.org>
- EU: Transport in Figures 2011 // Source: <http://ec.europa.eu/transport/publications/statistics/doc/2012/pocketbook2012.pdf>
- Підлісний П.І., Брайковська А.М. Стан та тенденції розвитку змішаних вантажних перевезень // Зб. наукових праць, ДЕДУТ, «Економіка та управління», вип. 19, 2012 рік.
- Закон України «Про транспорт» від 10.11.1994 №232/94-ВР. – Режим доступу: <http://zakon.rada.gov.ua/cgi-bin/laws/main.cgi?nreg=232%2F94-%E2%F0>
- Макаренко М.В. Основи управління економічними процесами на залізничному транспорті України: монографія. – К.: КУЕТТ, 2003. – 478 с.
- Бойко О.В. Структура транспортного ринку: основні та забезпечуючі складові // Вісник Чернівецького державного технологічного університету. Серія «Економічні науки». Збірник. – Чернівці: ЧДТУ, 2010. – № 44. – 307 с. – Режим доступу: http://www.nbuv.gov.ua/portal/Soc_Gum/Vcndtu/2010_44/9.htm
- Закон України: «Про захист економічної конкуренції» від 11.01.2001 № 2210-III, Верховна Рада України // Режим доступу: <http://zakon2.rada.gov.ua/laws/show/2210-14>
- Економічний словник / Осовська Г.В., Юшкевич Й.С., Завадський Й.С. – К.: Кондор, 2007. – 358 с.
- Котлер Ф., Келлер К.Л. Маркетинг, менеджмент. 12-е изд. – СПб.: Питер, 2009. – 816 с.
- Закон «Про захист прав споживачів», Верховна Рада УРСР від 12.05.1991 №1023-XII. – Режим доступу: <http://zakon.rada.gov.ua/cgi-bin/laws/main.cgi?nreg=1023-12>
- Бачурин А.А. Маркетинг на автомобильном транспорте: учебное пособие. – М.: Академия, 2005. – 208 с.
- Единая транспортная система: учебник для вузов / Под ред. В.Г. Галабурды. – М.: Транспорт, 2001. – 304 с.
- В.С. Никифоров. Мультимодальные перевозки и транспортная логистика. Учебное пособие. НГАВТ. Новосибирск, 1999. – 103 с.
- Економіка залізничного транспорту: учеб. для вузов ж.-д. транспорта / Н.П. Терешина, В.Г. Галабурда, М.Ф. Трихунков и др.; под ред. Н.П. Терешиною, Б.М. Лапидуса, М.Ф. Трихункова. – М.: УМЦ ЖДТ, 2006.
- Зеркалов Д. В. Транспортна система України. – К.: Основа, 2006. – 704 с.
- Зовнішньоекономічна діяльність підприємства: навч. посібник / Дідківський М.І. / Вид-во «Знання», 2006. – 462 с.
- Дьомин Ю.В. Залізнична техніка міжнародних транспортних систем (вантажні перевезення). – К.: «Юнікон-Прес», 2001. – 342с.
- Трихун О. М., Азаренкова Г. М., Мішина С. В., Борисенко І.І. Логістика: Навчальний посібник. – Київ: Знання, 2008. – 566 с.
- Постанова КМУ «Про затвердження Правил надання послуг пасажирського автомобільного транспорту» від 18.02.1997 № 176. – Режим доступу: <http://zakon.rada.gov.ua/cgi-bin/laws/main.cgi?nreg=176-97-%E2%F0>
- Закон України «Про транспортно-експедиторську діяльність» від 01.07.2004 №1995-IV. – Режим доступу: <http://zakon.rada.gov.ua/cgi-bin/laws/main.cgi?nreg=1955-15>
- Проблеми та основні напрями реформування залізничного транспорту України / Ю.М. Цветов, М.В. Макаренко, М.Ю. Цветов та ін. – К.: КУЕТТ, 2007. – 222 с.
- Гурч Л.М., Ченчик А.М. Маркетингове дослідження ринку транспортних послуг України // Логістика. – №633. – 2008. – Режим доступу: http://www.nbuv.gov.ua/portal/natural/Vnulp/Logistyka/2008_633/23.pdf
- Клименко С.М., Дуброва О.С., Барабась Д.О., Омеляненко Т.В., Вакулєнко А.В. Управління конкурентоспроможністю підприємства: навчальний посібник. – К.: КНЕУ, 2006. – 527 с.
- Офіційний сайт Державної Служби статистики України. – Режим доступу: <http://ukstat.gov.ua>
- Шатиев С.В. Факторы, влияющие на развитие экспорта транспортных услуг // Железнодорожный транспорт. – 2007. – № 7.
- Трансформація економіки та транспорт України / Цветов Ю.М., Макаренко М.В., Цветов М.Ю., Левченко О.В. та ін. – К.: ДЕДУТ, 2012. – 180 с.