

## РЕГІОНАЛЬНІ ОСОБЛИВОСТІ РОЗВИТКУ РИНКУ ТРАНСПОРТНИХ ПОСЛУГ УКРАЇНИ

Розглядаються регіональні особливості ринку транспортних послуг, як одну з найбільших і значимих підсистем регіональної економіки. Ринок транспортних послуг на регіональному рівні слід розглядати, як складну просторову соціально-економічну систему, яку можна поділити на три складові. Найбільш перспективним інструментом реалізації стратегічних заходів по інноваційному оновленню суб'єктів регіонального ринку транспортних послуг є механізм державно-приватного партнерства. Для його впровадження необхідно створити додаткові умови для підвищення інвестиційної привабливості регіонального ринку транспортних послуг. На сучасному етапі розвитку регіональних ринків транспортних послуг слід забезпечити інтеграцію різних суб'єктів ринку в єдиний транспортний простір для їх ефективної взаємодії при забезпеченні потреб економіки в транспортних послугах.

*Ключові слова:* ринок транспортних послуг, регіональні особливості, інвестиційної привабливості, державно-приватного партнерства

### Постановка проблеми

Розвиток євроінтеграційних процесів, враховуючи особливості соціально-економічного розвитку регіонів і структурних реформ регіонального господарства України одним з найважливіших напрямів економічного розвитку стає формування та функціонування ефективного ринку транспортних послуг. Транспорт як найважливіша складова частина ринкової інфраструктури робить істотний вплив на динамічність і ефективність соціально-економічного розвитку окремих регіонів і країни в цілому яке відбуватиметься переважно при зростанні значення транспортного чинника. В порівнянні з іншими галузями економіки транспорт має ряд особливостей економічного, організаційного і технічного характеру які повинні враховуватися при вирішенні загальних проблем формування і управління ринком транспортних послуг. Особливо це має значення враховуючи реформування залізничної галузі.

### Аналіз основних досліджень

Основні методологічні положення регіонального розвитку ринку транспортних послуг розглядали вітчизняні та зарубіжні економісти Аксьонов І.М., Абрамова А.П., Бакаєва О.О., Белова І.В., Гурнака В.М. Дмитрієва В.А., Загородушко В.М., Зайончика Л.Г., Кутаха Л.А, Кулаєва Ю.Ф., Котлубая М.І., Котлубая О.М., В.М. Лившица, М.В. Макаренко, А.А. Мітаїшвілі, І.В. Морозовой, В.О. Персіанова, О.П. Петрова, М.Т. Примачова, Н.К. Роздобудько, Е.М. Сича, Т.С. Хачатурова, Ю.М. Цветова, В.Г. Чекаловца, Б.І. Шафіркіна, В.Г. Шинкаренко та інших.

В той же час, слід зазначити, що багато теоретичних і методологічних аспектів формування і функціонування регіональних ринків транспортних послуг ще недостатньо пропрацювали і вимагають подальшого наукового дослідження і осмислення. Зростаюча роль транспорту в модернізації економіки країни обумовлює необхідність розширення масштабів наукових досліджень, що визначають шляхи рішення завдань, що стоять перед ринком транспортних послуг враховуючи особливості регіонального розвитку.

### Виклад основного матеріалу

Ринок транспортних послуг є однією з найбільших і значиміших підсистем регіональної економіки. В умовах жорсткої конкуренції на регіональних ринках транспортних послуг зростає тиск з боку транспортно-логістичних операторів, що успішно розвиваються спостерігається підвищення вимог споживачів до якості транспортного обслуговування, а також термінів доставки і збереження вантажів. Стійкий розвиток ринку транспортних послуг є гарантією єдності економічного простору країни вільного переміщення товарів і послуг, конкуренції і свободи економічної діяльності, забезпечення цілісності держави і національної безпеки, поліпшення умов і рівня життя населення. В роботі [1] викладені особливості транспортного ринку, зміст та основні напрями маркетингової діяльності на транспорті, методи і способи вивчення ринку транспортних послуг, планування і формування попиту на перевезення, принципи розробки тарифної політики. Враховуючи регіональні особливості розвитку транспорту мож-

на зазначити, що формування ефективного регіонального ринку транспортних послуг стає в умовах сучасних перетворень, розвитку інновацій і економічної самостійності регіонів одним з найважливіших напрямків регіонального економічного розвитку: відбувається трансформація механізму управління транспортною галуззю, змінюються вимоги до інструментів і методів управління регіональним ринком транспортних послуг, зростає роль транспортної складової (транспортних витрат) в економіці країни і її регіонів у здійсненні структурної перебудови, завершується оптимізація територіального поділу праці і розміщенні виробництва в різних галузях економіки.

Тому ринок транспортних послуг на регіональному рівні слід розглядати, як складну просторову соціально-економічну систему, яку можна поділити на три складові:

- ринок транспортних послуг як ієрархічно організована просторова система, і передбачає те, що регіональний ринок транспортних послуг об'єднує локальні ринки різних видів транспорту і є часткою загальноукраїнського ринку;

- ринок транспортних послуг як елемент системи територіальних ринків, що взаємодіє з ринками засобів виробництва, капіталів, споживчим та ринком праці;

- ринок транспортних послуг як сфера, що об'єднує підприємства та галузі, інтегровані по стадіях процесу відтворення.

За січень–листопад 2011р. підприємствами транспорту перевезено 740,4 млн.т вантажів, що на 7,8% більше, ніж за січень–листопад 2010р. Вантажооборот зріс на 6,6% і становив 389,4 млрд.ткм. Перевезення вантажів залізницями порівняно з січнем–листопадом 2010р. зросло на 8,3%, у т.ч. відправлення вантажів – на 8,5%. Відправлення вантажів зросло на Південно-Західній залізниці на 17,3%, Одеській – на 13,9%, Львівській – на 12,3%, Донецькій – на 7,8%, Південній – на 6,1%, Придніпровській – на 5,7%.

Вітчизняний морський та річковий торговельний флот виконав перевезення вантажів у обсязі 9,1 млн.т, що на 11,5% менше, ніж за січень–листопад 2010р. Перевезення вантажів підприємствами річкового транспорту порівняно з січнем–листопадом 2010р. зменшилися на 18,5%, морського транспорту зросли на 1,0%. Закордонні перевезення вантажів річковим транспортом скоротилися на 37,2%, морським – на 0,3%. Обсяг переробки вантажів у торговельних і рибних портах та на промислових при-

чалах (морських і річкових) зріс на 4,0% і становив 145,8 млн.т. Переробка вантажів внутрішнього сполучення збільшилася на 16,2%, імпортих – на 11,9%, транзитних – на 10,2%. Переробка експортних вантажів скоротилася на 1,8%. Кількість оброблених суден – закордонних та інфракт – зменшилася на 4,3% і становила 14,8 тис.од.

Підприємствами автомобільного транспорту (з урахуванням перевезень фізичними особами-підприємцями) за січень–листопад 2011р. перевезено 163,1 млн.т вантажів, що на 12,7% більше, ніж за січень–листопад 2010р., та виконано вантажооборот в обсязі 35,0 млрд.ткм, який зменшився на 0,6% порівняно з відповідним періодом минулого року. [2,с.36-37]

Проте в регіонах спостерігається нерівномірність вантажних перевезень, наприклад у Дніпропетровській, Донецькій областях перевезення автомобільним транспортом склали відповідно 359,2 та 149,8 млн.т. то у Тернопільській та Чернівецькій відповідно лише 9,1 та 7,2 млн.т.[3, с.290]

Залізничним транспортом за січень–листопад 2011р. відправлено 396,7 млн. пасажирів (з урахуванням перевезень міською електричкою), що на 0,7% більше, ніж за січень–листопад 2010р. Відправлення пасажирів зросло на Львівській залізниці на 2,2%, Одеській – на 1,7%, Придніпровській – на 0,8%, Південно-Західній – на 0,4%, Південній – на 0,1%. Відправлення пасажирів зменшилося на Донецькій залізниці на 1,8%. Послугами автомобільного транспорту (з урахуванням перевезень фізичними особами-підприємцями) скористалися 3,3 млрд. пасажирів, що на 2,9% менше, ніж у січні–листопаді 2010р. Перевезення пасажирів автотранспортом фізичних осіб-підприємців зменшилися на 8,1%. Перевезення пасажирів морським транспортом порівняно з січнем–листопадом 2010р. зросли на 6,5%. Підприємства м.Севастополя, які виконали 81,7% загальних обсягів морських перевезень пасажирів, збільшили перевезення пасажирів на 6,6%. Закордонні морські перевезення пасажирів зросли на 22,0% порівняно з січнем–листопадом 2010р. Підприємства Автономної Республіки Крим, які виконують майже всі морські закордонні перевезення (98,3%), збільшили перевезення пасажирів у січні–листопаді 2011р. на 25,3%. У січні–листопаді 2011р. перевезення пасажирів річковим транспортом порівняно з січнем–листопадом 2010р. зросли на 0,5%, у т.ч. закордонні перевезення – на 66,7%. Авіаційним транспортом перевезено 7,0 млн. паса-

жирів, що на 23,3% більше, ніж за 11 місяців 2010р. За січень–листопад 2011р. міським електротранспортом перевезено 2,7 млрд. пасажирів, що на 9,2% більше порівняно з січнем–листопадом 2010р [2,с.38].

По регіонах найбільше відправлень пасажирів залізничним транспортом спостерігається з Київської, Донецької, Харківської, Дніпропетровської, Львівської областей, що становить відповідно 77,8, 44,0, 42,1,30,2, а з Чернівецької, Херсонської, Миколаївської областей відправлено відповідно 1,8, 2,3 та 2,7 млн. пасажирів [3,с.296].

Враховуючи дані статистики та складові цього ринку можна стверджувати, що ефективність функціонування регіональних ринків транспортних послуг значною мірою залежить від стану і динаміки розвитку економіки територій, а також перебуває під впливом перетворень, що проводяться в країні і її регіонах. Це вимагає вивчення тенденцій розвитку територій, що впливають на формування транспортного ринку в економіці регіону, що дозволяє виділити чотири групи чинників (товарні, виробничі, регіональні і структурні). Вони визначають особливості функціонування регіонального ринку транспортних послуг які повинні враховуватися при формуванні його оптимальної структури. Так, товарні враховують властивості транспортної послуги як товару, виробничі – специфіку транспортного виробництва, а регіональні – особливості транспортного ринку в регіоні: місце розташування та ємність ринку, концентрація та територіальна організація, рівень конкуренції та розвиток транспортної інфраструктури, стан розвитку продуктивних сил. Щодо структурних факторів то слід зазначити, що транспортні послуги надають всі види транспорту, а споживачами є населення, бюджетні організації та підприємницькі структури різних форм власності.

В роботі [4, с.86] зазначається,що міжнародна торгівля послугами тісно пов'язані між собою. При постачанні за кордон товарів надається все більше послуг, починаючи з аналізу ринків і закінчуючи транспортуванням товарів. Міжнародна статистика надає обмежені відомості про структуру світової торгівлі послугами. Міжнародний Валютний Фонд ділить цю торгівлю тільки на чотири види — фрахт, інші транспортні послуги, туризм та інші послуги, питома вага яких складає близько 50%. Сьогодні транспортні послуги — це галузь економіки, яка динамічно розвивається.

Міжнародний транспорт — послуги усіх видів транспорту (морського, трубопровідного, повітряного, наземно-го, річкового і космічного), що надаються резидентами однієї країни резидентам іншої країни.

Транспортні послуги розрізняються в залежності від:

- виду транспорту: водний (морський і річковий); наземний (залізничний і автомобільний); повітряний (авіаційний); трубопровідний; змішаний;

- транспортної операції - (вантаж, пасажир, багаж);

- транспортної характеристики товару: сухої (навалювальні (вугілля, руда), насипної (зерно, цемент, фосфа-и), генеральної (штучні), наливної (нафта і продукти її переробки, рослинні олії, вино та ін.);

- періодичності перевезення (регулярні і нерегулярні);

- порядку проходження кордону (перевантажувальні і безвантажні);

- виду транспортно-технологічної системи (контейнер-на, поромна, ліхтерна та ін.);

- виду повідомлення (пряме, непряме та ін.).

Тому на сьогоднішній день функціонування регіонального ринку транспортних послуг зіткнулося з проблемами, які не можуть бути вирішені у рамках існуючих концепцій, з використанням традиційних методичних підходів. Реальний ринок проявляє складну динаміку: періодичні цикли, вразливість до кризових явищ. Його функціонування настільки ускладнилося, що колишні методи управління вже не відповідають реальному життю і не дають задовільних результатів. Виникає необхідність формування нового підходу до управління функціонуванням ринку транспортних послуг на основі використання інструментарію теорії самоорганізуючих систем і системного аналізу. Традиційні концепції функціонування регіонального ринку транспортних послуг припускають рівноважний циклічний, стійкий розвиток, а отже виділити чотири основні концепції: класична, маркетингова інституціональна і еволюційна.

Так, класична - характеризує ринок як механізм, при якому споживачі і виробники діють відповідно до цінних сигналів, породжених взаємодією пропозиції і попиту, маркетингова - визначає ринок як сукупність існуючих і потенційних покупців товарів, інституційна - представляє ринок як безліч контрактів, що укладаються і розриваються, виконання яких забезпечується відповідними інституціями і агентами ринку, а еволюційна - розглядає ринок, де ко-

жен його суб'єкт цілеспрямовано розвивається і змінюється для того, щоб якнайкраще пристосуватися до змін на ринку.

Окреслюючи сучасні тенденції розвитку ринку транспортних послуг автори в роботі [5, с.219] зазначають, що найбільш актуальними завданнями у сфері державного регулювання транспортної галузі є: визначення основних цілей та завдань національної транспортної політики; розроблення та прийняття концепції розвитку ринку транспортних послуг в Україні; подальший розвиток національної мережі міжнародних транспортних коридорів; кодифікація та гармонізація транспортного законодавства України тощо. Тому важливим у цьому аспекті є визначення поняття "транспортна політика", її місця в системі правової політики. На наш погляд, основними цілями завданнями національної транспортної політики є такі:

- розвиток національного ринку транспортних послуг;
- подальший розвиток транспортної галузі;
- забезпечення участі держави у міжнародному вантажообігу;
- правове забезпечення розвитку транспортної системи України.

Щоб визначити цілі та завдання регіональної транспортної політики необхідно врахувати проблеми функціонування цього ринку, а саме:

- економічні - які вбачають недостатньо швидке оновлення основних фондів усіх видів транспорту високі темпи зростання цін на паливо і інші матеріально-технічні ресурси недостатня ефективність фінансово-економічних механізмів, стимулюючих виділення інвестицій на розвиток транспорту високий рівень податкового навантаження суб'єктів ринку транспортних послуг низький рівень конкурентоспроможності вітчизняних транспортних підприємств на міжнародному і внутрішньому ринках транспортних послуг спад виробництва в вантажоутворюючих галузях економіки.

- організаційно-управлінські які вказують на низький рівень міжгалузевої і міжрегіональної координації в розвитку ринку транспортних послуг недостатнє використання вигоди географічного положення і можливостей транспортних комунікацій для доставки транзитних вантажів нераціональне використання ресурсів і низька ефективність транспортних засобів низька швидкість руху товару і вантажообігу на ринку транспортних послуг низький рівень підготовки менеджменту до роботи в умовах жорсткої конкуренції втрачені функції держави по

управлінню суб'єктами транспорту у сфері формування ринку транспортних послуг.

- технологічні які вказують на низький рівень інформатизації транспортного процесу і інформаційної взаємодії транспорту з іншими галузями економіки повільне вдосконалення транспортних технологій і недостатня їх зв'язок з виробничими, торговими, складськими технологіями істотне перевищення міжнародних екологічних стандартів негативного впливу транспорту на довкілля технічний рівень стану транспортної інфраструктури і виробничо-технічної бази транспорту не відповідає сучасним вимогам ринку транспортних послуг.

Стратегія забезпечення розвитку транспортного комплексу країни полягає в поєднанні ринкових механізмів і державної регуляції, основаного на опосередкованому впливі на процеси, де на сьогодні ринкові механізми не діють, або діють неефективно. Це стратегія інноваційного шляху розвитку на підставі інституційних перетворень транспортного комплексу, яка сформує систему нових форм організації транспортної діяльності здібних до створення, впровадження і розповсюдження інновацій, яке забезпечить в короткі терміни досягнення високої конкурентоспроможності [6,с.55].

Для визначення пріоритетів державного регулювання доцільним є застосування маркетингового підходу до формування регіонального ринку транспортних послуг шляхом використання комплексу методів і моделей просторових маркетингових досліджень, просторового статистичного аналізу, інформаційних технологій, аналізу розвитку галузей економіки, картографічного методу та ін. Вони дають можливість оперативно оцінити результативність ринкової діяльності і врахувати численні територіальні чинники, що впливають на функціонування ринку транспортних послуг. Основним пріоритетом маркетингових стратегій є формування такої структури ринкового простору в регіоні, яка б дозволяла безпосередній контакт виробника із споживачем при найменшій територіальній віддаленості один від одного. Для учасників ринку вигідна така модель взаємовідносин, яка може бути заснована на взаємовигідних партнерських стосунках.

Враховуючи особливості реформування залізничної галузі в Україні [7,с.5]) зазначається, що реформування залізниці в жодній з країн Європи не відбувалося без пошуку рішень у процесі розподілу функцій між різними державними підприємствами і відомствами, організа-

ції роботи приватних перевізників та операторів, вироблення тарифної політики. Головні складові нашої моделі засновані на аналізі досвіду реформування залізниць у країнах ЄС, тому що європейський досвід найприйнятніший для наших залізниць. Це насамперед модель Deutsche Bahn, а також адаптація німецького досвіду при створенні ВАТ «Російські залізниці» і ВАТ «Казахстан Темір Жоли». Держава залишиться акціонером ДАТ і, відповідно, отримуватиме дивіденди від розподілу його прибутку. Тому для ринку транспортних послуг нині аттракторами є інтегровані мультимодальні транспортно-логістичні центри, які організують вантажні потоки усіх видів транспорту на території регіону, формують структуру регіональних ринків транспортних послуг і визначають напрями їх розвитку. На ДАТ поширюватимуться всі вимоги щодо розкриття інформації та транспарентності, які передбачено для публічних акціонерних товариств, крім, природно, обов'язкового лістингу акцій на біржі.

Надалі створюватимуться умови для приходу в галузь приватних операторів у сегмент вантажних перевезень і в пасажирський сегмент. Що сприятиме підвищенню конкурентоспроможності та ефективності самого ДАТ.

### Висновки

Метою стратегії розвитку регіонального ринку транспортних послуг є повне транспортне забезпечення соціально-економічного розвитку регіону, задоволення зростаючого попиту економіки і населення на якісні транспортні послуги, на основі випереджаючого і інноваційного розвитку транспортної системи регіону. Особливості цієї стратегії полягає в чіткій алгоритмічній послідовності, обліку усіх необхідних факторів, які впливають на формування і реалізацію стратегічної мети розвитку ринку транспортних послуг. Найбільш перспективним інструментом реалізації стратегічних заходів по інноваційному оновленню об'єктів регіонального ринку транспортних послуг є механізм державно-приватного партнерства. Для його впровадження механізмів державно-приватного партнерства у сфері оновлення об'єктів регіонального ринку транспортних послуг необхідно

створити додаткові умови для підвищення інвестиційної привабливості регіонального ринку транспортних послуг.

На сучасному етапі розвитку регіональних ринків транспортних послуг потрібно інтеграцію різних суб'єктів ринку в єдиний транспортний простір для їх ефективної взаємодії при забезпеченні потреб економіки в транспортних послугах. В якості першочергових завдань створення єдиного транспортного простору названі проблеми формування ринку транспортних послуг, збалансованого розвитку транспортної інфраструктури, використання сучасної транспортної техніки і технологій перевезень пасажирів і вантажів, вдосконалення системи управління єдиним транспортним простором.

### БІБЛІОГРАФІЧНИЙ СПИСОК

1. Клепцова Л.Н., Михайлов В.В., Клепцов А.А. Рынок транспортных услуг.// - Кемерово: КузГТУ, 2005.- 144 с.
2. Про соціально-економічне становище України за січень-листопад 2011 року //К.: Державна служба статистики України .76с.
3. Статистичний збірник «Регіони України» 2011 Частина II // ДЕРЖАВНА СЛУЖБА СТАТИСТИКИ УКРАЇНИ За редакцією О.Г. Осауленка. Київ - 2011. 783с.
4. Румянцев А.П., Коваленко Ю.О. Світовий ринок послуг: Навчальний посібник. — К.: Центр навчальної літератури, 2006. — 456 с.
5. Кара Н.І., Корецька Г.В., Крайська В.Р., Сучасні тенденції розвитку ринку транспортних послуг // Науковий вісник НЛТУ України. – 2010. – Вип. 20.6. Збірник науково-технічних праць. С.214-221.
6. Кухарчик В.Г. Міжнародна торгівля транспортними послугами: сучасний стан. Экономические инновации. м.Одеса -2009. Випуск 39.с.50-57.
7. Кава О. Реформа спрямована на підвищення діяльності Укрзалізниці.// «Дзеркало тижня. Україна» №41, 11 листопада 2011
8. <http://www.rbc.ua/rus/newsline/show/kryukovskiy-vagonostroitelnyy-zavod-v-2011-g-velichil-vypusk-02012012132200>

Надійшла до редколегії 30.03.2012.  
Прийнята до друку 09.04.2012.

В. И. КОПЫТКО

## **РЕГІОНАЛЬНІ ОСОБЛИВОСТІ РОЗВИТКУ РИНКУ ТРАНСПОРТНИХ ПОСЛУГ УКРАЇНИ**

Рассматриваются региональные особенности рынка транспортных услуг, как одну из наибольших и значимых подсистем региональной экономики. Рынок транспортных услуг на региональном уровне следует рассматривать, как сложную пространственную социально-экономическую систему, которую можно разделить на три составляющие. Наиболее перспективным инструментом реализации стратегических мероприятий по инновационному обновлению объектов регионального рынка транспортных услуг является механизм государственно-частного партнерства. Для его внедрения необходимо создать дополнительные условия для повышения инвестиционной привлекательности регионального рынка транспортных услуг. На современном этапе развития региональных рынков транспортных услуг следует обеспечить интеграцию разных субъектов рынка в единое транспортное пространство для их эффективного взаимодействия при обеспечении потребностей экономики в транспортных услугах.

*Ключові слова:* ринок транспортних послуг, регіональні особливості, інвестиційної привабливості, державно-приватного партнерства

V. I. КОРУТКО

## **РЕГІОНАЛЬНІ ОСОБЛИВОСТІ РОЗВИТКУ РИНКУ ТРАНСПОРТНИХ ПОСЛУГ УКРАЇНИ**

Regional peculiarities of the transport services market are considered as one of the largest and important subsystems of the regional economy. Market of transport services at the regional level should be considered as a complex spatial social-economic system, which can be divided into three parts. The most perspective instrument of strategic measures realization to innovative upgrading the subjects of transport services regional market is a mechanism for public-private partnership. For its introduction should be created additional conditions for investment attractiveness increasing of the transport services regional market. At the modern stage of the transport services regional markets development should be provided the market integration of the different subjects into a common transport area for their effective cooperation by providing economic needs in transport services.

*Ключові слова:* ринок транспортних послуг, регіональні особливості, інвестиційної привабливості, державно-приватного партнерства