

7. Теория социально-экономической географии: современное состояние и перспективы развития: материалы Международной научной конференции / под ред. А.Г. Дружинина, В.Е. Шувалова. – Ростов-на-Дону: Изд-во Южного федерального университета, 2010. – 476 с.
8. Шарыгин М.Д. Современные проблемы экономической и социальной географии: учебное пособие / М.Д. Шарыгин. – Пермь: Изд-во Пермского университета, 2008. – 427 с.
9. Шарыгин М.Д. Регионоведение: учебное пособие / М.Д. Шарыгин, В.К. Ковылов. – Воронеж: ООО ИД «Лексикон», 2004. – 200 с.
10. Штульберг Б.М. Региональная политика России: теоретические основы, задачи и методы реализации / Б.М. Штульберг, В.Г. Введенский. – М.: Гелиос АРВ, 2000. – 208 с.
11. Баланина Г.Ф. Стратегия развития депрессивного региона / Г.Ф. Баланина. – Кызыл: ТуВИКОПР СО РАН, 2009. – 344 с.
12. Гонова О.В. Интегральный критерий развития территории как основа мониторинга экономики региона / О.В. Гонова, А.Н. Ильченко // Труды Кубанского государственного аграрного университета. – 2008. – № 2(11). – С. 33-35.
13. Лексин В.Н. Государство и регионы: теория и практика государственного регулирования территориального развития / В.Н.Лексин, А.Н. Швецов. – Москва: Либроком, 2009. – 368 с.
14. Исакин М.А. Построение интегральных индикаторов качества жизни населения регионов / М.А. Исакин // Региональная экономика и социология. – 2005. – № 1. – С. 92-109.
15. Леонов С.Н. Типология проблемных регионов на основе оценки межрегиональных социально-экономических и финансовых различий / С.Н. Леонов // Известия РАН. Сер. геогр. – 2005. – № 2. – С. 68-76.
16. Мансуров П.М. Депрессивный регион: сущность, критерии отнесения, основные проблемы / М.И. Мансурова, Г.И. Мансуров // Fundamental Research. – 2012. – № 6. – С. 506-510.
17. Скопин А.О. Проблемы устойчивого развития регионов России в условиях формирования рыночных отношений / А.О. Скопин, О.В. Скопин. – URL: <http://uecs.ru/regionalnayaekonomika/item/23820110324122831>.
18. Толчинская М.Н. Типизация отсталых регионов России и пути преодоления их депрессивности / М.Н. Толчинская. – URL: <http://www.rppe.ru/wpcontent/uploads/2010/02/tolchinskajamn.pdf>.
19. Яковенко Н.В. Социально-экономическая устойчивость депрессивного региона // Н.В. Яковенко // Вестник Тамбовского университета. Сер. Естественные и технические науки. – Тамбов, 2013. – Т. 18, Вып. 2. – С. 731-735.
20. Яковенко Н.В., Поросенков Ю.В. Теоретико-методологические подходы к исследованию депрессивных регионов России // Вестник ВГУ. Серия География. Геоэкология. – 2013. – № 2. – С. 10-21.
21. Большой энциклопедический словарь. – 2-е изд. – Москва: Большая Российская энциклопедия, 1998. – 1456 с.
22. Региональная социально-экономическая политика: разработка, реализация, оценка эффективности: учебно-методическое пособие / под ред. С.М. Вертешева, В.Е. Рохлина. – Санкт-Петербург: Изд-во Санкт-Петербургского государственного политехнического университета, 2003. – 320 с.
23. О Федеральной целевой программе «Сокращение различий в социально-экономическом развитии регионов Российской Федерации (2002-2010 годы и до 2015 года)»: постановление Правительства РФ от 11.10.2001 г. № 717 (ред. от 22.06.2006 г. с изм. от 20.10.2006 г.). – URL: www.consultant.ru.
24. Мацкевич Т.Н. Проблемы социально-экономического развития региона: монография / Т.Н. Мацкевич. – Ставрополь: Аргуз, 2004. – 120 с.

УДК 627.21:311

Коваль В.В.

*доктор економічних наук,
професор кафедри прикладної економіки
Одеського інституту фінансів*

Українського державного університету фінансів і міжнародної торгівлі

ТЕОРЕТИЧНІ АСПЕКТИ ФОРМУВАННЯ І ФУНКЦІОНУВАННЯ РИНКУ ТРАНСПОРТНИХ ПОСЛУГ В УМОВАХ ТРАНСНАЦІОНАЛІЗАЦІЇ ТРАНСПОРТНО-ЛОГІСТИЧНОЇ СИСТЕМИ

Розкрито теоретичні основи формування і функціонування ринку транспортних послуг на основі принципів його організаційного розвитку та економіко-правового забезпечення, що дозволяє проаналізувати зв'язки і відносини, які виникають в умовах транснаціоналізації транспортно-логістичної системи.

Ключові слова: ринок транспортних послуг, організаційний розвиток, економіко-правове забезпечення, транс націоналізація.

Коваль В.В. ТЕОРЕТИЧЕСКИЕ АСПЕКТЫ ФОРМИРОВАНИЯ И ФУНКЦИОНИРОВАНИЯ РЫНКА ТРАНСПОРТНЫХ УСЛУГ В УСЛОВИЯХ ТРАНСНАЦИОНАЛИЗАЦИИ ТРАНСПОРТНО-ЛОГИСТИЧЕСКОЙ СИСТЕМЫ

Раскрыты теоретические основы формирования и функционирования рынка транспортных услуг на основе принципов его организационного развития и экономико-правового обеспечения, позволяющего проанализировать связи и отношения, которые возникают в условиях транснационализации транспортно-логистической системы.

Ключевые слова: рынок транспортных услуг, организационное развитие, экономико-правовое обеспечение, транснационализация.

Koval V.V. THEORETICAL ASPECTS OF FORMATION AND FUNCTIONING OF THE MARKET OF TRANSPORT SERVICES IN THE CONTEXT OF TRANSNATIONALIZATION TRANSPORT AND LOGISTICS SYSTEM

The theoretical bases of formation and functioning of the market of transport services on the basis of its organizational development and economic and legal provision that allows to analyze the connections and relationships that occur in the conditions of transnationalization transport and logistics system.

Keywords: market of transport services, organizational development, economic and legal support, transnationalization.

Постановка проблеми. Динаміка розвитку ринкових відносин на ринку транспортних послуг України останніми роками визначалась якістю проведених інституційних реформ у транспортній галузі,

які сформували сучасну систему господарювання. З урахуванням привабливості для суб'єктів міжнародного ринку транспортних послуг країн з ринками, що розвиваються, постає необхідність у виробленні

такої взаємодії із зарубіжними транснаціональними компаніями (ТНК), що дозволить підвищити конкурентоспроможність послуг транспортного ринку.

На ринку транспортних послуг як значимої сфери послуг національної економіки відбуваються трансформації, в тому числі і в наслідок зміни конкуренції на ринках транспортних послуг через зростання тиску із боку транспортно-логістичних операторів, підвищення вимог споживачів до якості транспортного обслуговування і т.д. Єдність економічного простору країни можливо досягти при сталості розвитку ринку транспортних послуг, питома вага яких складає у валовому внутрішньому продукті України складає близько 12% та виступає елементом економічної безпеки держави, особливо в умовах транснаціоналізації транспортно-логістичної системи. Тому аналіз і дослідження ефективної трансформації та підвищення ефективності функціонування ринку транспортних послуг на основі принципів його організаційного розвитку та економіко-правового забезпечення в умовах транснаціоналізації транспортно-логістичної системи є вкрай важливою проблемою.

Аналіз останніх досліджень і публікацій. Концептуальні засади функціонування транспортних послуг та його окремих аспектів висвітлено у працях вітчизняних та зарубіжних авторів, зокрема: О.В. Бойко, І.В. Діловець [1], С.Д. Бушуєва, Б.Ю. Козирь [2], О.М. Кібік, М.А. Широкова [3] О.М. Котлубая [4], О.В. Мініної [5], Ц.Г. Огонь [7] та ін.

Проте більшість досліджень не стосуються наслідків транснаціоналізації для ринку транспортних послуг, також оцінки можливостей для виходу вітчизняних операторів на міжнародний ринок послуг, що обумовлює актуальність досліджень.

Постановка завдання. Метою дослідження є дослідження теоретичних основ формування і функціонування ринку транспортних послуг в умовах транснаціоналізації транспортно-логістичної системи.

Виклад основного матеріалу. Ключовим аспектом розвитку національної економіки України виступає транспортна інфраструктура та ефективність роботи учасників ринку транспортних послуг, надання яких з часом набуває інтернаціонального характеру через здійснення транспортних операцій різними видами транспорту, що можуть проводитися на території нерезидентів.

Вітчизняний ринок транспортних послуг як складова міжнародних ринків, повинна передбачати здійснення міжнародної торгівлі транспортними послугами, які утворюють світовий ринок транспортних послуг. Але інституційна незавершеність (неефективне оновлення нормативно-правової бази) і низький інвестиційний потенціал обмежує розвиток транспортної системи України через збільшення зносу основних фондів (невідповідність їх технічного рівня перспективним вимогам) знижується безпека руху і якість обслуговування вітчизняних підприємств і населення [2]. Відзначені недоліки продукують витіснення вітчизняних перевізників з міжнародних ринків транспортних послуг, що потребує перегляд базисних засад підвищення економічної безпеки держави. Не менш важливого значення набуває недостатньо ефективна система управління і регулювання діяльності операторів ринку транспортних послуг та низький рівень міжгалузевої координації у розвитку транспортної інфраструктури, що потребує вжиття організаційно-правових, економічних і техніко-технологічних заходів, які б забезпечували розвиток ринку транспортних послуг.

Сучасні тенденції світової і національної економіки характеризуються постійним розширенням

господарських зв'язків та міжнародної економічної кооперації [6] та пов'язаними із цим проблемами функціонування і розвитку ринку транспортних послуг України: низька транспарентність регуляторної діяльності у митному законодавстві, низький рівень оновлення основних фондів портів, низькі темпи зміни та удосконалення тарифної політики на транспортні та перевантажувальні операції в портах, втрати вантажопотоків та інші [1]. Тому залучення ресурсів приватного сектора до фінансування будівництва чи експлуатації транспортних інфраструктур дозволить державному сектору поліпшити моніторинг проектів, підвищити продуктивність й управлінську ефективність готових об'єктів.

Крім того переваги оптимального розташування транзитних вантажопотоків, які проходять через територію України нівелюється низькою розвиненістю транспортної мережі. Тому важливо враховувати досвід розвитку мультимодальних перевезень як стимулюючого чинника ринку транспортних послуг, що можливо досягти на основі створення міжнародної транспортної інфраструктури із застосуванням єдиної технології перевезень та інтеграції національних транспортних систем у світову транспортну систему.

Оскільки транзит продукує підвищення резервів національних транспортних систем, стимулює їх розширене відтворення, його частка займає 30% у структурі експорту, імпорту і транзиту вантажів (рис. 1). Основу транзитного вантажопотоку України складають [8]: нафта та нафтопродукти, основними країнами відправлення яких є Росія, Казахстан, Білорусь (28,3%), руда (23,4%), кам'яне вугілля (17,2%), хімічні та мінеральні добрива (9,3%), чорні метали (6,2%) та хімікати (5,7%).

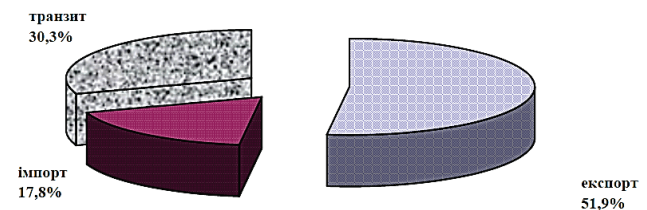


Рис. 1. Структура експорту, імпорту і транзиту вантажів [8]

Формування єдиної технології перевезень в рамках міжнародних транспортних коридорів (МТК) відбувається з метою розвитку міжнародної торгівлі шляхом збільшення обсягів й асортиментів вантажів, що переробляють, так і на поступове постачальницько-збутових й експедиційних послуг.

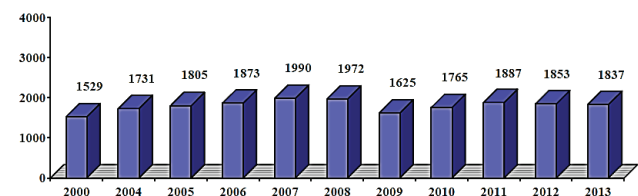


Рис. 2. Динаміка перевезень вантажів всіма видами транспорту, млн. т. [8]

Зменшення перевезень вантажів з 2007 по 2013 рік (рис. 2) нагально потребує створення єдиної системи економіко-правових взаємин учасників системи термінального обслуговування на основі узгодження економічних інтересів та комплексної системи транспортно-експедиційного обслуговування. Оскільки

низький рівень розвитку транспортної системи не відповідає міжнародним стандартам, то відбувається витиснення іноземними транспортними компаніями вітчизняних операторів із ринку перевезень та мінімізації транзитного потенціалу.

Невідповідність стандартів транзитних перевезень в Україні міжнародним вимогам обмежує і збільшення надходжень до бюджету, що ускладнює фінансування соціальних стандартів державою, що потребує посилення впливу на розвиток транспортних потоків шляхом створення системи державної підтримки із забезпеченням умов найбільшого сприяння учасникам ринку перевезень за термінальною технологією із відповідними заходами державного регулювання [7].

Це переважно стосується монополістичного характеру конкуренції у галузі повітряного транспорту та сегменту залізничних перевезень, на які припадає близько 25% обсягу перевезень, що значною мірою зумовлює високий рівень цін на послуги з перевезення вантажів. З іншого боку, протягом декількох останніх десятиліть відбувається посилення інтернаціоналізації виробництва й глобалізації транспортно-логістичних систем в наслідок посилення міжнародної конкуренції; експансія технологій; розвитку логістичної інфраструктури [6]. Однією з ефективних умов розвитку транспортної системи є інтеграційної взаємодії вітчизняних операторів, що зміцнює її конкурентні позиції на світовому ринку, переважно через взаємне зближення елементів різних економічних підсистем (таблиця 1).

Таблиця 1

Рівні інтеграції в транспортній інфраструктурі

Рівень інтеграції	Характеристика та прояв	Характеристика рушійних сил взаємодії
Рівень оператора послуг	Інтеграція між різними підприємствами із залученням банківського й промислового капіталів	мотивація до об'єднання наявних у їхньому розпорядженні ресурсів
Галузевий рівень	Інтеграція підприємств однієї галузі із розвитком концентрації, спеціалізації	співробітництво й координація дій; спеціалізація; комунікативні зв'язки між учасниками ринку
Регіональний рівень	Інтеграція в регіоні із раціональним розміщенням виробничих сил	наявність безлічі рівноправних учасників на ринку транспортних послуг
Національний рівень	Інтеграція регіонів із розвитком коопераційних зв'язків і торгівлі між регіонами	Залежність регіонів від ринкової кон'юнктури та раціональне використання ресурсів
Міжнародний рівень	Інтеграція між національними господарськими системами держав, яке забезпечується концентрацією й переплетенням капіталів, проведенням погодженої політики	Ліквідація неконкурентоспроможних учасників; стимулювання зниження тарифів і підвищення якості транспортних і супутніх їм послуг

Сталі тенденції до розвитку інтеграційних процесів сприяли гармонізація розвитку національ-

них транспортних систем чи, навіть, регіональних через створення спільних програм розвитку транспорту на основі уніфікації правової бази надання міжнародних транспортних послуг, в наслідок чого зростає значення перевезень вантажів транзитом але і розвитку змішаних перевезень. Цього можливо досягти лише з паралельним розвитком НТП на транспорті, який здійснює значний вплив якого на розвиток світової системи транспортування вантажів.

Висновки. Аналіз теоретичних концепцій дозволив дійти висновку, що формування ринку транспортних послуг супроводжується трансформацією природи та структури ринку під впливом таких чинників, як науково-технічний прогрес, поширення процесів транснаціоналізації світової економіки. Трансформація нормативно-правової бази має відбуватися з метою покращення механізму використання транзитного потенціалу і збільшення доходів бюджету [2, 4, 7]. Досягнення зазначених положень можливо реалізувати в ефективній організації та здійснення контролю за транзитом вантажів, оскільки відбувається стрімкий розвиток транспортної інфраструктури країн-конкурентів, в порівнянні з Україною. В умовах жорсткої конкуренції для України залишається важливим завданням розширення транзитний потенціал в середньостроковій і довгостроковій перспективі шляхом: збалансування інтересів суб'єктів господарювання, які здійснюють свою діяльність на ринку транспортних послуг; забезпечення рівних можливостей доступу до послуг підприємств транспорту; запобігання монополізації; формування цінової і тарифної політики на ринку транспортних послуг із застосуванням стимулюючих механізмів, контролю за ціноутворенням, недопущення перехресного субсидювання.

БІБЛІОГРАФІЧНИЙ СПИСОК:

1. Бойко О. В. Потенціал ринку транспортних послуг як об'єкт наукових досліджень / О. В. Бойко, І. В. Дідовець // Вісник Чернігівського державного технологічного університету. – 2010. – № 41. – С. 93-105.
2. Бушуєв С. Д. Інноваційні механізми управління програмами розвитку морських торговельних кластерів / С. Д. Бушуєв, Б. Ю. Козирь // Управління розвитком складних систем. – 2011. – № 7 – С. 5-8.
3. Кібік О. М. Стратегія розвитку соціально-економічних систем підприємств транспортного комплексу України / О. М. Кібік, М. А. Широков // Актуальні проблеми держави і права. – 2012. – Вип. 68. – С. 211-216.
4. Котлубай О.М. Сучасні економічні відносини морегосподарського комплексу світу: монографія / Котлубай Олександр Михайлович ; Нац. акад. наук України, Ін-т проблем ринку та екон.-екол. дослідж. – Одеса : ІПРЕЕД НАН України, 2013. – 205 с.
5. Мініна О.В. Сучасний стан транзитної спроможності України в контексті євразійської інтеграції / О.В.Мініна // Вісник Чернігівського державного університету. Збірник. – Чернігів: ЦНТЕІ, 2010. – № 44. – С. 53–65.
6. Про Комплексну програму утвердження України як транзитної держави у 2002-2010 роках: Закон України // Відомості Верховної Ради України (ВВР), 2002, N 24, ст. 166
7. Огонь Ц.Г. Транзитний потенціал та доходи бюджету України / Ц.Г. Огонь // Вісник Української академії банківської справи. – 2012. – № 2 (31). – С. 32–38
8. Транспорт і зв'язок України – 2013: Статистичний збірник / Державна служба статистики України. – К., 2014. – 222 с.