

**Савіна Н.Б.**

*д.е.н., професор,*

*Національний університет водного господарства  
та природокористування*

**Savina N.B.**

*National University of Water and Environmental Engineering*

**Криворучко О.П.**

*аспірант,*

*Національний університет водного господарства  
та природокористування*

**Kryvoruchko O.P.**

*National University of Water and Environmental Engineering*

## ПЕРСПЕКТИВИ РОЗВИТКУ РИНКУ ТРАНСПОРТНИХ ПОСЛУГ В УКРАЇНІ

### DEVELOPMENT OF THE MARKET OF UKRAINE'S TRANSPORT SERVICES PERSPECTIVES

**Анотація.** У статті визначено поняття, підходи та завдання ринку транспортної інфраструктури. Сформульовано п'ять ознак, які визначають режим вільного ринку послуг транспортної інфраструктури. Визначено, що основними параметрами ринку послуг транспортної інфраструктури є попит, пропонування і тариф. Доведено, що підприємства транспортної інфраструктури особливу увагу повинні приділяти ціноутворенню пропонування, щоб ринкова ціна не змогла опуститися нижче від цієї ціни, тому що це суперечить їхнім економічним інтересам. Установлено, що будь-який реально діючий ринок послуг містить елементи вільного ринку послуг. Визначено межі зростання тарифів. Доведено, що ринок транспортних послуг – це механізм, базований на конкуренції учасників, матеріально заінтересованих у задоволенні потреб. Визначено, що, ефективно створюючи сигнали для інвестування, ринок послуг стимулює освоєння інновацій, зниження витрат, підвищення якості, розширення асортиментів товарів і послуг.

**Ключові слова:** транспортна інфраструктура, тариф, крива попиту, споживчий попит, чинники економічного характеру, чинники економічного росту.

**Постановка проблеми.** Економічний розвиток пов'язаний із вирішенням актуальних завдань, що постали перед транспорт-

ною інфраструктурою. Проблема розвитку сфери транспортних послуг набуває особливого значення для України, оскільки її економіка значною мірою залежить від ефективної участі у міжнародному поділі праці.

**Аналіз останніх досліджень і публікацій.** Проблемам функціонування галузей інфраструктури та підвищення їхньої ефективності присвячено праці низки відомих вітчизняних та зарубіжних науковців, зокрема: А.В. Рибчука, Н.Т. Рудь, І.П. Садловської, В.П. Федька, Г.М. Филюк, Я.В. Шевчука, П.Е. Самуельсона, А. Аткинсона та ін.

**Виділення не вирішених раніше частин загальної проблеми.** Аналіз літератури свідчить, що стан транспортної інфраструктури не забезпечує єдності транспортної системи, яка є однією з головних причин низької якості транспортних послуг.

**Мета статті.** Головною метою цієї роботи є аналіз ринку транспортних послуг в Україні, відображення його реального стану та встановлення основних чинників економічного росту ринку транспортної інфраструктури.

**Виклад основного матеріалу.** До визначення транспортного ринку існують два підходи: класичний (обмежений) і сучас-

ний (узагальнений). За першого підходу він визначається як підприємницька діяльність, що управляє просуванням товарів і послуг від виробника (відправника) до споживача (одержувача). За другого підходу – це соціальний процес, за допомогою якого прогнозується, розширюється й задовольняється попит на товари та послуги за допомогою їх розроблення, просування за кошти транспортної інфраструктури.

У визначенні транспортного ринку акцент має бути зроблений на споживача – потенціал транспортної інфраструктури. Завдання ринку транспортної інфраструктури – не тільки збільшувати пропонування, а й намагатися впливати на нього так, щоб воно відповідало попиту.

Під ринком послуг транспортної інфраструктури розуміється сукупність організаційно-економічних відносин між учасниками транспортної послуги, що формуються на підставі прогнозування, управління й задоволення попиту щодо просторово-часового переміщення пасажирів і вантажів та надання супутніх послуг [1; 7].

Прогнозувати попит на послуги транспортної інфраструктури доцільно на підставі маркетингових досліджень, які визначають таке:

– управління попитом на послуги транспортної інфраструктури передбачає стимулювання, сприяння й регулювання;

– управління попитом на послуги транспортної інфраструктури забезпечує не тільки реалізацію наявних обсягів транспортної роботи або послуг, а й їхню безпеку;

– споживчий попит стосується характеристик і потреб кінцевих споживачів, каналів збуту, світового ринку, некомерційних організацій і підприємств;

– суспільний попит визначається характеристиками й потребами працівників і службовців, акціонерів, населення у цілому, державних організацій та інших внутрішніх і зовнішніх чинників, які впливають на діяльність підрозділів транспортної інфраструктури.

Процес функціонування ринку послуг транспортної інфраструктури завершується

обміном між його учасниками з додержанням основних принципів і реалізацією функції ринкової системи. Національна економіка, безумовно, нерозривно пов'язана із системою конкуренції.

Економічною наукою сформульовано *п'ять ознак*, які в сукупності визначають режим вільного ринку послуг транспортної інфраструктури [2]:

1) абсолютно вільний доступ, такий самий вихід із ринку послуг транспортної інфраструктури необмеженій кількості транспортних підрозділів. Зазначимо, що вільному ринку транспортної інфраструктури відповідають будь-які види власності й вона виключає всі форми дискримінації споживачів послуг транспортної інфраструктури;

2) абсолютна участь у процесі функціонування транспортної інфраструктури всіх матеріальних, трудових, фінансових, інформаційних та інших ресурсів.

Ефективні комбінації щодо використання цих ресурсів призводять до збільшення обсягу вироблених послуг, освоєння передових технологій перевезень, використання законсервованих потужностей, вкладання вільної частини грошових ресурсів у комерційні проекти для одержання додаткового доходу та ін.;

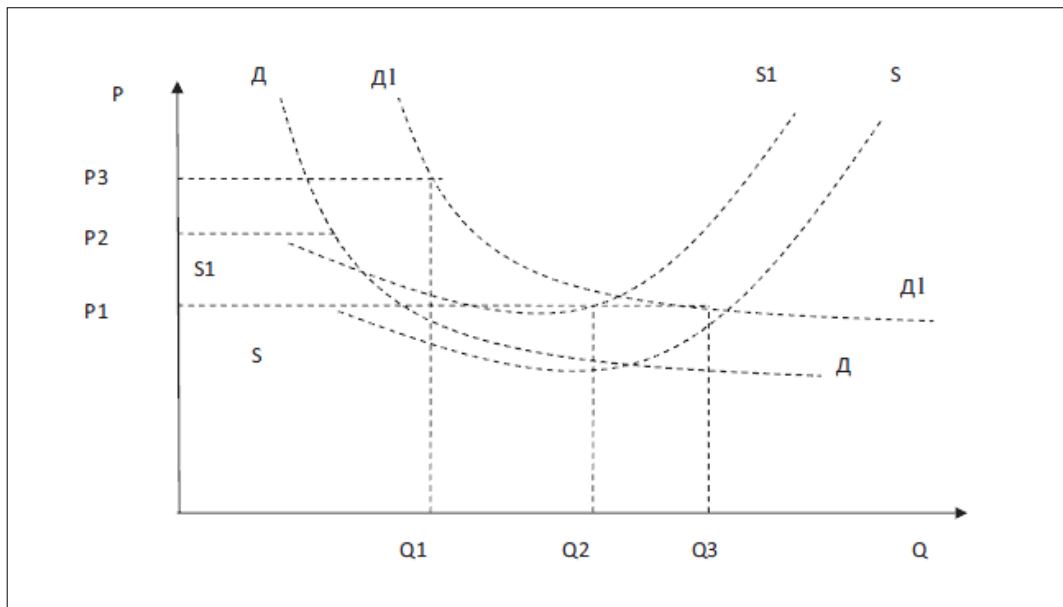
3) наявність у кожного елемента транспортної інфраструктури повного обсягу ринкової інформації (про величину попиту та пропонування на послуги, ціни, норми прибутку і т. ін.);

4) максимально можлива однорідність виконуваних видів послуг, що виражається, зокрема, відсутністю торговельних марок та інших атрибутів якості послуг;

5) жоден елемент транспортної інфраструктури у вільній конкуренції не в змозі вплинути на рішення, прийняті іншими. В організації системи вільного ринку послуг транспортної інфраструктури не залишається місця будь-яким типам монополій.

Основними параметрами ринку послуг транспортної інфраструктури є попит, пропонування і тариф. На рис. 1 показано взаємодію цих параметрів [3].

Між ціною попиту й кількістю запропонованих послуг існує взаємозв'язок. З одного



**Рис. 1. Взаємодія параметрів ринку послуг транспортної інфраструктури**

DD, D1D1 – крива попиту; SS, S1S1 – крива пропонування; Q1, Q2, Q3 – величина обсягу послуг транспортної інфраструктури на ринку; P1, P2, P3, ...Pn – тариф (ціна на одиницю послуг, грн./т-км, грн./пас., грн./год.)

боку, чим більше дефіцит пропонування послуг, тим вища їхня вартість і тим більшу ціну платить замовник за виконані послуги, і навпаки. Тому підприємства транспортної інфраструктури особливу увагу повинні приділяти ціноутворенню пропонування, щоб ринкова ціна не змогла опуститися нижче від цієї ціни, тому що це суперечить їхнім економічним інтересам.

З іншого боку, чим нижча ціна пропонування, тим менша кількість послуг надходить на ринок послуг. У міру підвищення ціни збільшується кількість підприємств, що пропонують свої послуги, і кількість пропозицій на реалізацію послуг.

Точка, що виражає баланс ринкових інтересів обох учасників ринку послуг, міститься там, де збігаються інтереси підприємств транспортної інфраструктури та споживачів їхніх послуг. За умови встановлення балансу попиту та пропонування досягається оптимальне співвідношення обсягу пропонування послуг з обсягом реалізації послуг на ринку, при цьому ринкова ціна (тариф) виконує роль регулятора рівноваги. Установлено, що підприємствам транспортної інфраструктури невигідне далі зростання цін (тарифів) і збільшення обсягу пропонованих послуг, бо у цьому разі зни-

жуватиметься попит на послуги, що може призвести до банкрутства. Тому і споживачам із підвищенням цін не доводиться розраховувати на придбання великої кількості послуг або на зниження їх ціни (тарифу), а такий розвиток ринкових подій суперечить інтересам підприємств транспортної інфраструктури. Особливий інтерес являє дія механізму вільного ринку послуг транспортної інфраструктури і його вплив на кількість вироблених (наданих) послуг. Тут ми стикаємося з тим, що на деяких ринках послуг устанавлюється рівновага: попит на послуги транспортної інфраструктури дорівнює пропонуванню, ринкова ціна (тариф) стає ціною (тарифом) рівноваги.

Вважаємо, що сукупний попит на послуги (роботу) нині збільшився. Наприклад, у регіоні в результаті стихійних лих різко зріс попит на транспортні засоби для швидкої доставки вантажів. Однак ринок послуг транспортної інфраструктури в змозі забезпечити перевезення вантажів тільки в обсязі Q, при цьому додатковий обсяг залишається вільним. Тому вільний ринок послуг дає однозначне вирішення дефіцитної ситуації, порушуючи встановлений баланс, тимчасово підвищуючи ціни на послуги. Це призводить до збільшення місткості ринку послуг тран-

спортної інфраструктури й загострює тим самим конкуренцію між підприємствами, що зуміли задовольнити додатковий попит на послуги. При цьому з усіх підприємств процвітають лише ті, які швидше за інших збільшують обсяг пропонування послуг, знижуючи витрати й ціни на надані послуги, що виражається зміною ціни від P1 до P2.

Окреслена проблема може бути розв'язана завдяки ефективному освоєнню прогресивної технології й сучасній організації перевізного процесу. Зазначена тенденція описується новою кривою пропонування S1. Уявімо, що пропонування на ринку підтягується до попиту, й оскільки втримати підвищену ціну неможливо, вона починає знижуватися в напрямі нової оцінки рівноваги, а це означає, що попит на послуги задоволений. Одержуючи імпульс від попиту, механізм вільного ринку послуг транспортної інфраструктури викликає адекватну реакцію щодо пропонування послуг. Оцінка механізму вільного транспортного ринку послуг і його ознак дає можливість виявити відмінність такого ринку послуг від відомих господарських систем розвинених країн. Слід зазначити, що абсолютно вільного ринку послуг немає в жодній країні.

Установлено, що будь-який реально діючий ринок послуг містить елементи вільного ринку послуг. У ньому діють природні й неприродні монополістичні утворення, що тяжіють до втримання високих тарифів і обмежують доступ до ринку. На ринкові процеси, як відомо, впливають інфляція, дії профспілок, помилкова економічна політика держави, прорахунки самих підприємств, фірм, підприємців та ін. Тоді виникає питання: до якої межі можуть зростати тарифи?

Такою межею є синхронність ринкового механізму, тобто коли, незважаючи на всі деформації, тарифи застосовуються під впливом попиту та пропонування. Рух ресурсів, інвестицій і виробництво орієнтуються на коливання попиту, залишаються незадіяними інші ланки механізму ринку послуг.

У цілому ринок транспортних послуг – це механізм, базований на конкуренції учас-

ників, матеріально заінтересованих у задоволенні потреб. Ефективно створюючи сигнали для інвестування, ринок послуг стимулює освоєння інновацій, зниження витрат, підвищення якості, розширення асортиментів товарів і послуг.

Механізм транспортного ринку послуг у цілому звільняє економіку від дефіциту товарів і послуг, транспортна інфраструктура забезпечує стійкий зв'язок між споживачами й постачальниками, вирішує соціально-економічні проблеми й посідає центральне місце в ринковій системі. Одним із найважливіших завдань управління транспортною інфраструктурою є звичайне врахування потреб у переміщенні. У зв'язку з нестабільним станом економіки вирішального значення набувають якість продукції, послуг та ефективність виробництва. Системне забезпечення прискореного зростання якості транспортних послуг забезпечується маркетингом, тобто особлива роль приділяється узгодженню попиту та пропонування.

**Висновки і пропозиції.** Отже, з огляду на викладене, нами визначено сукупність чинників, що впливають на формування попиту на послуги транспортної інфраструктури: 1. чинники економічного характеру – рівень реальних доходів, умови праці, рівень номінальної заробітної плати; 2. чинники виробничого характеру – розвиток і розміщення державного й приватного виробництва в Україні, рівень розвитку промисловості і транспортної інфраструктури; 3. чинники соціального характеру – соціальна структура населення, професійний склад населення, культурний і освітній рівень населення, статевовіковий склад і рівень зайнятості населення; 4. чинники, що характеризують рівень розвитку регіону – рівень спеціалізації, концентрації, кооперації виробництва в регіоні; 5. інші чинники – природно-кліматичні умови, історичні умови, які склалися, побут й культура тощо. Формування ринку послуг транспортної інфраструктури нерозривно пов'язане з вивченням концептуальних засад системного підходу до проблем аналізу й синтезу транспортної інфраструктури.

**Література:**

1. Кудрицька Н.В. Транспортно-дорожній комплекс України: сучасний стан, проблеми та шляхи розвитку : монографія. Київ : НТУ, 2010. 338 с.
2. Перебійніс В.І., Помаз О.М. Транспортний фактор забезпечення конкурентно-спроможності продукції : монографія. Полтава : РВВ ПУЕТ, 2011. 187 с.
3. Сич Є.М., Кислий В.М. Закони економіки транспорту : монографія. Ніжин : Аспект-Поліграф, 2009. 160 с.
4. Шашенко Д.А. Правовые и технологические предпосылки создания транспортных коридоров : монография. Днепропетровск : НГУ, 2012. 148 с.
5. Irwin T. Government guarantees: allocating and valuing risk in privately financed infrastructure projects. The International Bank for Reconstruction and Development. The World Bank. 2007. 230 p.
6. Klijn E.-H., Teisman G.R. Governing Public-Private Partnerships: Analyzing and Managing the Processes and Institutional Characteristics of Public-Private Partnerships. *Public-Private Partnerships: Theory and Practice in International Perspective* / ed. by S.P. Osborne. London : Routledge, 2000. P. 84–102.
7. Savina N., Savchenko S. Financial instruments of international scientific and technical cooperation. *Structural risks and systemic dynamics of socio-economic development of the national economy: the European vector* : collective monograph / O. Vlasiuk та ін. Bydgoszcz, Poland : University of Economy in Bydgoszcz, Publishing House, 2017. Vol. 2. P. 254–264.

**Анотація.** В статті определены понятие, подходы и задачи рынка транспортной инфраструктуры. Сформулированы пять признаков, определяющих режим свободного рынка услуг транспортной инфраструктуры. Определено, что основными параметрами рынка услуг транспортной инфраструктуры являются спрос, предложение и тариф. Доказано, что предприятия транспортной инфраструктуры особое внимание должны уделять ценообразованию предложения, чтобы рыночная цена не смогла опуститься ниже этой цены, потому что это противоречит их экономическим интересам. Установлено, что любой реально действующий рынок услуг включает элементы свободного рынка услуг. Определены границы роста тарифов. Доказано, что рынок транспортных услуг – это механизм, основанный на конкуренции участников, материально заинтересованных в удовлетворении потребностей. Определено, что, эффективно создавая сигналы для инвестирования, рынок услуг стимулирует освоение инноваций, снижение издержек, повышение качества, расширение ассортимента товаров и услуг.

**Ключевые слова:** транспортная инфраструктура, тариф, кривая спроса, потребительский спрос, факторы экономического характера, факторы экономического роста.

**Summary.** The article defines the concepts, approaches and objectives of the transportation infrastructure market. It is determined that under the market of transport infrastructure services is understood the set of organizational-economic relations between the participants of the transport service, which are formed on the basis of forecasting, management and satisfaction of demand for space-time transportation of passengers and goods and the provision of related services. The five indicators that define the regime of a free market for transportation infrastructure services are formulated. Demand, proposal and tariff as the main parameters of the transportation infrastructure market services are identified. The results of the study suggest that transport infrastructure companies should pay particular attention to the price formation of proposal, so that the market price can not fall below this price because it contradicts to their economic interests. It has been found that any actual functioning service market contains elements of the free market of services. It is proved that the process of functioning of the market of services of transport infrastructure is completed by exchange between its participants, observing the basic principles and implementation of the functions of the market system. The national economy, of course, is inextricably linked with the system of competition. A point that expresses the balance of market interests of both market participants is where the interests of transport infrastructure enterprises and consumers of their services coincide. The article identifies the limits of tariff growth. It is established that any real market of services contains elements of a free market of services. It has natural and unnatural monopolistic entities that tend to hold high tariffs and limit access to the market. It is claimed that market of transportation services is a mechanism, based on the competition of participants, financially interested in meeting needs. The study shows that, in the case of effectively creating signals for investment, the market services stimulates the development of innovation, lower costs, improving quality, expanding the range of goods and services.

**Keywords:** transport infrastructure, tariff, demand curve, consumer demand, factors of economic nature, factors of economic growth.